

Научно-исследовательская работа
Окружающий мир

**«ВОКЗАЛЫ РОССИИ- СВЯЗЬ ВРЕМЕН. 140 ЛЕТ ВОКЗАЛУ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ «ГРЯЗИ»**

Выполнила:

Пергаева Софья Олеговна

учащаяся 2 в класса

МБОУ гимназии №3, г.Грязи, Липецкой области

Руководитель:

Морозова Ирина Николаевна

Учитель начальных классов

МБОУ гимназии №3, г.Грязи, Липецкой области

Введение.

Моя семья- династия железнодорожников. Моя прабабушка-Макарова Мария Петровна всю свою жизнь проработала сигнальщиком на ст. Грязи-Волгоградские. Имела звание- «Почетный железнодорожник». Мой дедушка-Барышников Юрий Тихонович прошел длинный путь от составителя поездов на ст. Отрожка до начальника ст. Грязи-Орловские, а затем ст. Грязи-Воронежские. Моя бабушка- Барышникова Римма Андреевна работала дежурной по вокзалу и дежурной по парку на ст. Грязи-Воронежские. Мой папа- Пергаев Олег Юрьевич работал электромехаником на ст. Грязи-Воронежские, а в данное время на ж/д г. Москва. Моя мама-Пергаева Светлана Юрьевна проработала 22 года дежурной по парку на ст. Грязи-Воронежские».

Мне стало очень интересно посмотреть, где работали мои родственники и мы с родителями посетили наш пассажирский вокзал. Здание вокзала меня поразило своей необычностью: с одной стороны, современный и удобный для пассажиров, а с другой- красивый и величественный. Я захотела узнать об истории возникновения вокзала в нашем городе и познакомиться с ней своих одноклассников.

Актуальность.

Тема работы актуальна, так как я считаю, что необходимо знать историю страны и родного края.

Объект исследования: железнодорожные вокзалы России.

Методы исследования:

1. Чтение детской энциклопедии и книг по теме исследования.
2. Просмотр документальных фильмов по теме исследования.
3. Поиск информации в Интернете.

1. Опрос одноклассников.

Я задала несколько вопросов своим одноклассникам. На первый вопрос: «Бывали ли вы на территории Грязинского пассажирского вокзала?» - положительно ответили 17 человек из 25.

На второй вопрос: «Знаете ли вы, что здание вокзала имеет историческую ценность?» - положительно ответили 13 человек.

На вопрос: «Хотели ли вы узнать историю его возникновения и развития?» - положительно ответили все ребята.

Из опроса я сделала вывод, что большинство моих одноклассников очень мало знает фактов по данному вопросу. Однако они хотели бы больше узнать интересных данных по данной теме.

Основная часть.

История возникновения железной дороги в стране и мире.

Первая в мире железная дорога общего пользования была построена в Англии между Стоктоном и Дарлингтоном, и была протяжённостью 40 километров. Официальное открытие российской железной дороги состоялось 30 октября 1837 г. в столице крупнейшего государства мира.

По легенде первым русским человеком, увидевшим паровоз, был 19-летний Николай I, чьим любимым делом было военно-инженерное искусство. В 1816 г. будущий император находился в Лондоне. Царевич настолько был воодушевлен увиденным, что попросил изобретателя Стефенсона подняться вместе с ним в кабину паровоза, дабы швырнуть уголь в топку. Это впечатление стало этапным в судьбе монарха и всей Российской империи.

Шли годы. Империя развивалась. Экономика страны пришла в такое состояние, что стало необходимо развивать новый вид транспорта для соединения районов большой страны. Вот тогда, спустя много лет, уже будучи на престоле Николай I возвращается к мыслям о создании железных дорог в России.

В 1834 г. в Россию приезжает австрийский инженер Франц Антон фон Герстнер, под чьим руководством строилась первая железная дорога в Австрии. Он отправляется изучать ландшафт огромной страны. Спустя два года он возвращается в столицу с докладной запиской на имя императора. В записке он предлагает построить железную дорогу между Санкт-Петербургом и Москвой, а далее соединить Москву с Казанью и Нижним Новгородом.

Была проделана огромная работа и 30 октября 1837г. первый поезд прошел от Санкт-Петербурга до Царского села. Скорость была- около 60 верст в час (приблизительно 64 км/ч). В последующие 3 дня по данному маршруту ездили все желающие. Люди, провожающие первый поезд, были потрясены зрелищем.

Первый вокзал России.

Слово вокзал появилось не сразу. Первое время говорили о сборном месте. Затем стали использовать слово станция. Через некоторое время инженер предлагает продлить дорогу до Павловска и построить рядом со станцией зал, в котором звучала бы музыка и проводились танцы. В это время и вошло в обиход слово вокзал. В первом здании вокзала большое место занимал ресторан, бильярдная, была устроена гостиница. В здании первого вокзала стали проводиться концерты и балы. Первый вокзал был увеселительным заведением, но именно с него началась великая история железно-дорожного транспорта России. После пожара 1844 года, вокзал был восстановлен, а затем (в 1860, 1871, 1884 годах) перестроен и расширен. Здание вокзала было уничтожено во время Великой Отечественной войны .

Красивейшие вокзалы страны.

Железнодорожный вокзал — первое, что видит человек, когда приезжает в город на поезде. Во многих местах к их строительству привлекали лучших архитекторов и инженеров, а к оформлению интерьеров — известных художников.

Я хочу познакомить вас с десятью красивейшими вокзалами в разных городах России. Некоторые из них построили еще до революции, при этом они сохранили первоначальный экстерьер и интерьер. Другие возвели в советское время — они отображают реалии тех лет или, наоборот, напоминают своими архитектурными особенностями о Древней Руси.

Витебский вокзал Санкт-Петербурга- это старейший вокзал России.

История строительства. Изначально вокзал строили для первой в России Царскосельской железной дороги. Она соединяла Санкт-Петербург,

Царское Село и Павловск. Вокзал открыли в 1837 году. Он назывался Царскосельским и располагался во временном здании. Отсюда в Царское Село отправился первый паровоз «Проворный» с почетными пассажирами, в их числе был император Николай Первый. Каменное двухэтажное здание по проекту архитектора Константина Тона построили в 1849—1851 годах. Интересно, что издали вокзал напоминает силуэт паровоза.

Архитектурные особенности. Снаружи вокзал украшают башня с часами, огромное арочное окно и купол. Кованое ограждение балконов на втором этаже рисунком напоминает лиру. Внутри на первом и втором этажах — светлые вестибюли. На второй этаж ведет парадная лестница с мраморными перилами, железными светильниками, лепниной на стенах: на панно изображены головы женщин и античного бога Меркурия — покровителя путешественников. Дневной свет попадает сюда через красивые витражные окна.

Железнодорожные пути находятся на втором этаже. Над ними — ажурные металлические перекрытия, которые любят фотографы и кинематографисты. Здесь снимали фильмы «Приключения Шерлока Холмса и доктора Ватсона», «Вокзал для двоих», «Брат», «Анна Каренина», «Серебряные коньки».

Казанский вокзал Москвы.

Архитектор: Алексей Щусев

История строительства. В 1864 году открыли первое каменное здание вокзала. Он работал для Рязанской железной дороги, а затем и для Казанской. Современное строение в стиле модерн возводили с 1913 по 1940 годы. Проект разработала группа архитекторов во главе с Алексеем Щусевым.

Архитектурные особенности. Здание Казанского вокзала состоит из нескольких асимметричных построек. Зрительно их объединяет башня на углу. В основу ее проекта Щусев положил башню Сююмбике Казанского кремля. На вершине находится позолоченная фигура дракона Зиланта — мифического существа из татарского фольклора. Другую башню —

часовую — построили по образу башни собора Святого Марка в Венеции. Знаки зодиака на циферблате часов создали по рисункам Щусева.

К работе над интерьером вокзала привлекли известных художников: Николая Рериха, Зинаиду Серебрякову, Бориса Кустодиева, Александра Бенуа. Они создали эскизы, но после революции их сочли неактуальными. Некоторые из них утрачены, другие находятся в музейных коллекциях — например, работы Серебряковой хранятся в собрании Третьяковской галереи.

Ярославский вокзал Москвы.

Архитектор: Федор Шехтель

История строительства. Первое здание вокзала по проекту Романа Кузьмина открыли в 1862 году. Отсюда отправлялись поезда до станции Сергиево, а вокзал тогда назывался Северным. Свое нынешнее имя он получил в 1870 году, когда железнодорожную ветку продлили до Ярославля.

В 1897 году на Ярославском вокзале произошла авария: машинист паровоза слишком сильно разогнался, и поезд врезался в здание — пробил стену и уперся в окна. По счастливой случайности никто из пассажиров не пострадал. Вокзалу потребовалась реконструкция. Автором нового проекта стал Федор Шехтель.

Архитектурные особенности. Здание получилось похожим на терем. Его доминантами стали башня с высоким шатром и вестибюль, который оформляет крыша в виде гребня. По верху стен идет керамическая декоративная полоса с растительными мотивами.

Интерьер изначально украшали картины импрессиониста Константина Коровина. Художник изобразил на них жизнь людей на Севере — «Лодка поморов в море», «Охота на моржей», «Северное сияние». Позже их передали Третьяковской галерее. После Великой Отечественной войны архитектор Алексей Душкин и скульптор Иван Ефимов поработали над реконструкцией интерьеров: убрали установленные Шехтелем светильники, сняли со стен

деревянную облицовку, на барельефах вестибюля изобразили сцены рыбной ловли и охоты.

Вокзал несколько раз реконструировали, возводили новые постройки. В 2004 году архитектурное бюро Тимура Башкаева предложило очередной проект реставрации. В ходе работ расширили залы ожидания, восстановили зал для пассажиров первого класса, открыли замурованные после революции помещения.

Вокзал Великого Новгорода.

Архитектор: Игорь Явейн

История строительства. Первая железная дорога в Великом Новгороде появилась в 1871 году. Узкоколейка соединяла город со станцией Чудово. Строительство первого вокзала спонсировал петербургский купец Александр Варгунин, но он находился не там, где стоит современное здание, а рядом с церковью Федора Стратилата. Во время Великой Отечественной войны деревянная постройка сгорела. В 1945 году конкурс на строительство вокзала в Великом Новгороде выиграл Игорь Явейн — доктор архитектуры, автор монографии о железнодорожных вокзалах.

Архитектурные особенности. В своем проекте Явейн стремился отобразить архитектурный образ древнего города. Он использовал традиции новгородского и псковского зодчества — так появились белые стены, похожие на монастырские, башня, напоминающая звонницу, арочные окна. На стенах вокзала разместились рельефные изображения ладьи и святого князя Александра Невского. Средства на восстановление вокзала выделили только в 2001 году. Проектом реставрации занимались сыновья Игоря Явейна — архитекторы Олег и Никита Явейны.

Вокзал Казани.

Архитектор: Генрих Руш

История строительства. В 1893 году построили Московско-Казанскую железную дорогу. В 1896 году в Казани появилось здание вокзала.

Автором проекта стал местный архитектор Генрих Руш.

Архитектурные особенности. Главный вокзал Казани — это симметричное двухэтажное здание из красного кирпича. Его центральную часть венчает шпиль. На фасаде разместили гербы губерний, через которые проходила Московско-Казанская железная дорога: Московской, Казанской, Пензенской, Вятской, Симбирской, Рязанской, Тамбовской.

В 1992 году случился пожар, здание вокзала выгорело изнутри. Его восстановили к 1997 году, в интерьерах воссоздали лепнину. Как и прежде, фасад украшают фонари и барельефы с гербами российских губерний.

Вокзал Волгограда.

Архитекторы: Александр Куровский, Самуил Брискин

История строительства. В 1896 году появилась Волго-Донская железная дорога. В то же время построили первый деревянный вокзал в Царицыне — такое имя тогда носил Волгоград. Первое кирпичное здание на месте современного вокзала возвели в 1871 году, а в 1931 году достроили второй этаж.

Во время Сталинградской битвы здание было частично разрушено. После войны его решили не восстанавливать, а строить новое. Авторами проекта стали архитекторы Александр Куровский и Самуил Брискин. Вокзал открыли в 1954 году.

Вокзал Слюдянки.

Архитектор: имя неизвестно

История строительства. Слюдянка — город в Иркутской области. Его основали в 1899 году, во время строительства Кругобайкальской и Транссибирской железных дорог.

Архитектурные особенности. Имя архитектора здания не сохранилось. Считается, что им был некий итальянец.

Неподалеку от Слюдянки находился мраморный карьер. Из местного белого и розового мрамора и возвели здание. Это единственный в мире вокзал, который полностью построили из этого материала. Здание небольшое, одноэтажное, с зеленой крышей и шпилем.

К 100-летию юбилею Кругобайкальской дороги в 2005 году вокзал отреставрировали и установили рядом памятник Михаилу Хилкову. Он был министром путей сообщения во времена строительства Кругобайкальской и Транссибирской дорог.

Вокзал Владивостока.

Архитектор: Платон Базилевский

История строительства. Автором проекта здания вокзала во Владивостоке стал Платон Базилевский. Во время начала строительства в 1891 году он заложил первый камень. При этой церемонии присутствовал цесаревич Николай — будущий император Николай Второй.

Вокзал открыли в 1893 году, вместе с запуском железнодорожной линии Владивосток — Уссурийск.

Архитектурные особенности. Вокзал построили из камня. Центральная часть была одноэтажной, боковые — двухэтажными. В 1910-х годах здание расширили и надстроили по образцу Ярославского вокзала. Оба напоминают терем и выполнены в русском стиле. Задумка была в том, чтобы пассажиров поездов «Москва — Владивосток» в начале и конце их пути встречали похожие здания.

Вокзал Новосибирска.

Архитекторы: Николай Волошинов, Борис Гордеев, Григорий Бархин, Александр Гринберг

История строительства. Первое деревянное здание новосибирского вокзала появилось в 1896 году. В начале 20 века к нему добавили несколько каменных построек.

В 1929 году Московское архитектурное бюро объявило конкурс на строительство нового здания вокзала. Его выиграл Николай Волошинов. По его задумке постройка должна была очертаниями напоминать мчащийся паровоз.

Архитектурные особенности. Вокзал возводили в 1932—1939 годах. Его окончательный стиль можно определить, как эклектичный:

на авангардные идеи Волошинова наложились переделки в духе постконструктивизма и сталинского ампира

Новосибирский стал самым большим вокзалом, который построили в СССР в довоенные годы. В 1960 году его признали памятником архитектуры регионального значения. Сейчас он остается крупнейшим вокзалом Сибири.

В 1999 году его отремонтировали — обновили бирюзовый фасад, облицевали стены и пол гранитом и мрамором. В 2006 году рядом построили пригородный павильон с часовой башней.

Пассажирский вокзал г.Грязи.

В любом городе есть здания, которые олицетворяют данный город, придают ему значимость. Для грязинцев таким зданием является вокзал — самый старый и самый ценный с исторической точки зрения. Именно со строительства железной дороги началось развитие города. Первый камень на месте будущей станции Грязи — Воронежские был заложен 4 сентября 1866 года. 20 августа 1868 года первый паровоз отправился из Грязей в Елец. В этом году здесь прошла железнодорожная линия Москва — Воронеж. На ней построили станцию (ныне Грязи — Воронежские), которую назвали по соседнему крупному селу Грязи. Население пристанционного поселка стало насчитывать 1300 жителей (сто семьдесят дворов).

Первый вокзал на станции Грязи-Воронежские был построен в январе 1868 года. Он представлял собою рубленый деревянный пассажирский дом с мезонином 2 класса площадью 12,5 на 4,75 сажени. При нем была деревянная платформа длиной 90 и шириной 2,5 сажени. В первом этаже размещались: общий зал 1 и 2 класса, телеграф, багажная, буфет, кухня, кассы. На втором этаже помещался начальник станции и была его квартира. Очень скоро железнодорожное начальство пришло к выводу, что вокзал не устраивает по размерам предъявляемым требованиям и было принято решение «уширить» существующее здание.

В 1870 году к действующему вокзалу произвели одноэтажную деревянную пристройку размером 12 на 5 сажений. Однако, главного достичь

не удалось. Для пассажиров вокзал был неудобен, а количество их быстро росло. В начале 70-х годов на станцию Грязи зачастили комиссии, одну из которых возглавил товарищ министра путей сообщений. По существовавшим в то время правилам только для станции первого класса и в губернских городах полагалось строить пассажирские здания по индивидуальным проектам. Грязи были станцией второго класса, но, несмотря на это, для нее разрабатывался специальный проект грандиозного по тем временам пассажирского здания. Проекты для строительства Грязинского вокзала были разработаны в нескольких вариантах, а окончательный выбор сделан самим императором Александром II. На этом проекте, по сведениям Грязинского краеведа Е.Ненахова, имеется надпись, сделанная рукою Министра путей сообщения: «Высочайше одобрен с условием устройства башен по варианту №2 на пути из Ливадии в Москву 18 ноября 1879 года».

Основные работы по устройству самого пассажирского здания были завершены в начале 1883 года. Специально для освещения нового вокзала был построен нефтяной газовый завод на 400 рожков.

Вот как описан этот вокзал в книге И.А.Редзевича «Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам»: «Вокзал второго класса. Грандиозные залы для пассажиров 1 и 2 класса и отдельно для пассажиров 3 класса». В зале 1 и 2 классов роскошный буфет; обширная мужская и женская уборные, при первой имеется парикмахер. Киоск для страхования пассажиров от несчастных случаев в пути; книжный и газетный шкаф и витрина с продажей мелких вещей, необходимых пассажирам в пути. Кроме того, в пассажирском здании помещался телеграф и почтовое отделение.

Вокзал Грязи – одно из лучших пассажирских зданий в России. Прибытие и отправление 18 пассажирских поездов со станции Грязи на Козлов, Ростов, Орел и Царицын делают то, что пассажирская сутолка не прекращается ни на минуту в сутки. Здесь вы встретите в каждую данную минуту представителей того многомиллионного конгломерата «племен, наречий сословий» именуемого «матушка Русь».

Подход к вокзалу двусторонний, причем с каждой стороны пассажирского здания устроены асфальтовые платформы, крытые железом, длиной каждая платформа по 70,5 сажен.

В особенности красив вид вокзала вечером, когда сотни газовых рожков, как в наружных фонарях, так и в люстрах, и в стенных канделябрах придают всему зданию какой-то особый величественный отпечаток».

Вокзал пришел в запустение в годы гражданской войны. Только в 1926 году приступили к его восстановлению. Из-за нехватки средств пришлось разобрать навесы над перронами, до минимума упростить внутреннюю и внешние отделки.

Во время Великой Отечественной войны населенный пункт как узловую станцию железной дороги сильно бомбили, поэтому от дореволюционной застройки не осталось практически ничего, кроме самого здания вокзала.

В 1943 г. возникла необходимость капитального восстановления здания вокзала. Проект восстановления был подготовлен институтом «Мостранспортпроект», работы велись Управлением строительно-восстановительных работ. Капитальному ремонту Грязинского вокзала была присвоена категория первой очереди. Предполагалось восстановить крышу, стропила, центральное отопление, электроосвещение, провести отделочные работы. К 1946 г. 90% работ было закончено.

Последующие капитальные ремонты вокзала ст. Грязи-Воронежские были проведены в 1962-1965 гг. и 2001-2008 гг. В настоящее время продолжается приспособление третьего этажа здания под современное использование вокзала. В ходе реконструкции нач. 2000-х гг. была восстановлена первоначальная объёмно-пространственная композиция, отдельные элементы планировки и архитектурного декора.

В 2002 г. «Вокзал железнодорожной станции «Грязи» был внесен в список выявленных объектов культурного наследия Липецкой области.

В разные времена Грязинский вокзал посещали принцы и Великие князья, государственные и партийные деятели, полководцы, писатели, художники и артисты. Вот только несколько фактов.

Осенью 1888 г. на станцию Грязи в поисках работы прибыл молодой А.М. Горький. Получить работу ему здесь не удалось. И он покинул негостеприимную станцию. Великий русский писатель Л.Н. Толстой не раз бывал на нашей станции. Известен случай, когда граф Толстой при возвращении из Воронежа в Ясную Поляну весной 1894 года воспользовался услугами станционного 8 ресторана. Ресторан имел хорошую репутацию на Юго-Восточной железной дороге.

Отправляясь в поездки сам, встречая или провожая своих сестёр, довольно часто в Грязях бывал наш земляк Г.В. Плеханов. В 1906-1907 гг. Грязинский вокзал неоднократно встречал и провожал великого русского писателя И.А. Бунина. В Грязи будущий лауреат Нобелевской премии приезжал к своей младшей сестре, которая была замужем за помощником машиниста станции Грязи.

На вокзале выступал приехавший с агитпоездом «всесоюзный староста» М.Калинин. В 1944 году грязинцы приветствовали Шарля де Голля, а через несколько лет Иосипа Броз Тито, которого сопровождал Н.С.Хрущев и А.И.Микоян.

Заключение.

В ходе исследования я сделала следующие выводы:

- вокзальные комплексы, построенные по проектам лучших архитекторов страны, являются настоящими хранителями истории и легенд.

Историческое и архитектурное наследие - гордость страны. Каждый житель должен понимать, что его нужно хранить и беречь. А мы с ребятами класса, узнав историю вокзала, в рамках проекта сочинили стихотворение «Грязинский вокзал»

Люблю смотреть на наш вокзал,

Он столько много повидал.

Построен больше сотни лет
За государственный бюджет.
А император лично сам
Проект той стройки подписал.
Министрам строго указал,
Чтобы быстрее был он сдан.
Прекрасно выглядел вокзал,
Гостей радушно принимал.
И всех, кто поезда здесь ждал,
Архитектурой восхищал.
Бывал здесь Горький, чаще Бунин.
Толстой нередко проезжал.
В то время был одним из лучших
В стране наш Грязинский вокзал.
Года летят. Ему 140.
И едут мимо поезда.
А пассажиров восхищают
Величие и красота!

Список литературы:

1. Большая Российская энциклопедия, М. «Большая Российская энциклопедия», 2005
2. Детская энциклопедия «Я познаю мир» (транспорт), М., АСТ 1999
3. Детская энциклопедия «Я познаю мир» (культура и искусство), М., АСТ 1997
4. Малов В. Вокзал и поезда. Аванта; 2022
5. Энциклопедия «Кирилл и Мефодий» - электронный вариант. 2000.
6. <https://cultura48.ru/>
7. <https://ru.wikipedia.org/wiki>