**Контрольная работа**

***Модель авторской экскурсии «Вокзалы Санкт-Петербурга»***

Выполнила студентка

III курса заочного отделения

***Лакова Екатерина***

Санкт-Петербург

2005 г.

**С О Д Е Р Ж А Н И Е:**

1. Введение 3

2. Краткая характеристика объектов показа 4

3. Описание объекта - Варшавский вокзал 8

4. Заключение 12

5. Список литературы 13

# 1. Введение

Экскурсия для участников представляет собой прежде всего интеллектуальное удовольствие, а для экскурсовода – это сложный творческий процесс, требующий незаурядных знаний и умений педагога, владения навыками коммуникации.

Тема авторской экскурсии – Железнодорожные вокзалы Санкт-Петербурга».

В качестве объектов своей авторской экскурсии я выбрала железнодорожные вокзалы Санкт-Петербурга, так как они являются неотъемлемой частью жизни города, его истории и культуры. Кроме того, вокзалы довольно редко являются объектами внимания экскурсоводов, хотя для многих туристов именно с вокзала начинается процесс знакомства с городом, страной.

Цель экскурсии - показать современные сооружения петербургских вокзалов, которые представляют собой замечательные архитектурные и инженерные сооружения, являются важнейшим элементом инфраструктуры города, его истории и культуры.

Аудитория – старшие школьники и студенты.

Библиография экскурсии включает следующие книги, пособия и материалы: Емельянов Б.В. Экскурсоведение. Учебник. – 5- изд. – М.: Советский спорт, 2004. - 216 с.; Дмитриева Е.В. Санкт-Петербург. Культура и быт: Пособие по истории города с заданиями и тестами. – 5-е изд. - СПб.:КОРОНА принт, 2005. – 384 с.; Долженко Г.П. Экскурсионное дело: Учебное пособие. (Серия «Туризм и сервис») – М.: ИКЦ «МарТ». Ростов на Дону, 2005. - 272 с.; Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994.- 559 с.; История железнодорожного транспорта России. Т.1, 2. – СПб., 1994, 1997; Фролов А.И. Вокзалы Санкт-Петербурга. – СПб.: Изд-во «Глагол», 2003. – 128 с.; материалы сайта: http://we.tkspb.ru/main.htm - развлекательно-торговый комплекс «Варшавский экспресс».

# 2. Краткая характеристика объектов показа

Объекты показа: Витебский вокзал, Московский вокзал, Варшавский вокзал, Балтийский вокзал, Финляндский вокзал, Ладожский вокзал.

История первой железной дороги России связана с Санкт-Петербургом. Она началась в 1835 году, когда австрийский профессор и предприниматель Ф.Герстнер направил Николаю I докладную записку «О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское село и Павловск», где доказывал, что железная дорога является полезным предприятием для здоровья жителей столицы, «имеющих нужду в отдыхе».[[1]](#footnote-1)

30 октября 1837 состоялось торжественное открытие первой в России общественной железной дороги. В этом же году вблизи пересечения Загородного проспекта с Введенским каналом было построено одноэтажное деревянное здание первого в стране железнодорожного вокзала - **Царскосельского** (Витебского).

Нынешнее здание вокзала возведено в 1904 году (архитекторы С.А.Бржозовский, С.И.Минаш). Царскосельский вокзал стал одним из первых общественных зданий города, возведенный в стиле модерн.

Здание Витебского (бывшего Царскосельского) вокзала уникально: в мире найдется очень немного сооружений, устроенных так, чтобы поезда прибывали к перронам, расположенным на втором этаже. Такое необычное инженерное решение было применено строительной компанией «Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги» в 1904 году из-за местоположения нового Царскосельского (ныне Витебского) вокзала. Инженеры придумали все путевое развитие спроектировать на насыпях, чтобы «развести» его с набережными канала и Боровой улицей.

У Витебского вокзала есть и еще одно принципиальное отличие. Он был императорским, потому что именно с него начиналось путешествие в Царское село - главную официальную летнюю резиденцию императорского двора. Этим статусом в большой степени определены и великолепные интерьеры вокзала - три зала ожидания для пассажиров и отдельно Императорский павильон, где могли отдохнуть члены царской фамилии и двора.

Историческая значимость ощущается уже при входе, где в перспективе главной лестницы на высоком пьедестале из красного порфира находится бюст Николая I, мраморные доски и живописное панно.

**Николаевский** (Московский) вокзал (1847-1851 гг.). Вокзал расположен по адресу: площадь Восстания, д.2.

На первой магистральной российской железной дороге Санкт-Петербург - Москва было 34 станции и 2 вокзала. Оба вокзала - Московский в Петербурге и Петербургский в Москве - возводились по проекту Константина Андреевича Тона, известного архитектора, уже построившего к тому времени Екатерининскую церковь у Обводного канала в Санкт-Петербурге, комплекс Большого Кремлевского дворца и храма Христа Спасителя в Москве. Департамент железных дорог предложил архитектору предварительный план сооружений, на основе которого он и начал в 1843 году работу над проектом. Согласно замыслу архитектора вокзалы сооружались по единому проекту. В результате в обеих столицах появились одинаковые двухэтажные здания в ренессансном стиле с круглыми декоративными колоннами, высокими венецианскими окнами и строгой часовой башней в центральной части.

**Варшавский вокзал -** Варшавский вокзал явился третьим в Петербурге - после деревянного Витебского (1837г.) и Московского (1851г.) вокзалов. Его строительство было осуществлено в несколько этапов на протяжении 1850- начала 1860-х годов. В 1853 году, к открытию постоянного движения на участке Петербург - Гатчина, по проекту К.А.Скражинского по обеим сторонам путей, параллельно им, построили два корпуса, пространство между которыми, занятое «путевым двором», было перекрыто кровлей. Третий, главный корпус Варшавского вокзала был обращен к Обводному каналу. Варшавский вокзал с 2003 года стал историей и музеем.

**Петергофский** (ныне Балтийский) вокзал появился в связи со строительством железной дороги до Петергофа, начатым в 1853 году. Здание вокзала (1855-1857 гг.), возведенное по проекту профессора архитектуры А.Кракау имеет два боковых двухэтажных флигеля с ризалитами. В левом флигеле располагались царские апартаменты, в правом - служебные. Кракау возвел здание Балтийского вокзала в стиле ренессанс, очень модного в то время. Архитектор взял за основу наружную часть здания Восточного вокзала в Париже, но изменил форму кровли под шатром, сделав ее двухскатной.

Именно с Балтийским вокзалом связано появление первой электрички.

К 300-летнему юбилею города вокзал полностью отреставрирован, его открытие стало праздником для тысяч горожан, которые выезжают с этого вокзала в Петергоф, полюбоваться знаменитыми фонтанами.

**Финляндский** вокзал (пл. Ленина, 5) – самый молодой из пяти вышеперечисленных вокзалов. Но и его история насчитывает более ста лет. 11 сентября 1870 года - официальный день открытия всего станционного комплекса зданий и сооружений «Санкт-Петербург – Финляндский». Его строительство связано с вводом первого участка железной дороги протяженностью 120 верст, соединившего Санкт-Петербург с Финляндией. Всего на этом участке было построено 32 станции.

Здание Финляндского вокзала построено по проекту архитектора П.С. Кулинского, а интерьеры вокзала отделаны по проектам финских инженеров В. Вестлинж и П. Дегенера.

В годы Великой Отечественной войны Финляндский вокзал был единственным работающим вокзалом в блокадном Ленинграде. Отсюда начиналась знаменитая Дорога жизни. Об этом напоминает мемориальный столб № 1, установленный на перроне вокзала. Отсюда эвакуировались дети блокадного Ленинграда, сюда с Большой земли поступало продовольствие, горючее, вооружение. 7 февраля 1943 года в 10:00 на Финляндский вокзал пришел первый после прорыва блокады поезд из Челябинска, который открыл постоянное и регулярное сообщение с Ленинградом.

В 1965 году по проекту архитекторов П.А. Ашастина, А.В. Баранова и Я.Н. Лунина началось строительство нового здания вокзала, которое завершилось в 1969 году. Его высота - 8 метров. Над зданием вокзала расположена башня со шпилем высотой 13 метров. На фасаде установлены бронзовые барельефы, напоминающие о встрече Ленина с солдатами и матросами Петрограда в апреле 1917 года. На перроне вокзала 20 апреля 1961 года установлен паровоз старой конструкции № 293.

К 1980 году со стороны Финского переулка был построен второй фасад, в центре которого оставлен фрагмент старого вокзала. В 1994 году произведена реконструкция кассового зала «Экспресс-2», и установлено современное оборудование для продажи железнодорожных билетов.

**Ладожский вокзал** – самый современный вокзальный комплекс Санкт-Петербурга, расположенный на Малой Охте рядом со станцией метро «Ладожская». Построен в 2001-2003 годах по проекту архитектора Никиты Явейна и потенциально рассчитан на приём 50 пар пригородных и 26 пар поездов дальнего следования. Он стал подарком российских железных дорог к 300-летнему юбилею города на Неве.

Идея строительства этого вокзала родилась в 70-е годы прошлого века. Важнейшими предпосылками для этого стали необходимость разгрузки исчерпавших свои возможности увеличения объемов перевозок Московского и Финляндского (второго в стране по объемам пригородного движения) вокзалов, а также бурное развитие правобережной части города - Невского и Красногвардейского районов.

Созданный в концепции интеллектуального здания, Ладожский вокзал является самым «умным» в Европе, а его электронная начинка обеспечивает повышенный комфорт, безопасность и высокое качество обслуживания клиентов.

Вокзальный комплекс состоит из вокзала пригородных поездов и вокзала поездов дальнего следования. Вокзал пригородных поездов расположен на подземном (нижнем) ярусе (соответственно, на эскалаторе нужно спуститься вниз от уровня наземного вестибюля станции метро). Там же работают пригородные кассы и установлены турникеты для прохода к электропоездам. В посттурникетной зоне находится зал ожидания пригородных пассажиров.

Вокзал поездов дальнего следования расположен над железнодорожными путями, занимая весь верхний ярус. Соответственно на эскалаторе необходимо подняться вверх от уровня наземного вестибюля станции метро. Основное пространство верхнего яруса на вокзале - Световой зал - именно там расположены все необходимые для удобства пассажира службы, начиная от предварительных касс и заканчивая дежурным по вокзалу.

# 3. Описание объекта - Варшавский вокзал

Датой рождения Варшавского вокзала можно считать 1851 год, когда было обнародовано «высочайшее повеление» императора Николая I: «Соорудить железную дорогу от Санкт-Петербурга к Варшаве».

Строительство комплекса Варшавского вокзала на Обводном канале происходило в два этапа. В 1852-1853 гг. по проекту архитектора К.А. Скаржинского было построено первое сооружение. Фасад, задуманный в стиле неоренессанс, с треугольным фронтоном и пятью высокими арочными окнами, нес особую градостроительную функцию, замыкая и оформляя перспективу Измайловского проспекта. Здания с трех сторон охватывали платформы, которые перекрывала арочная конструкция из металла и стекла.

Второй этап строительства вокзала был связан с необходимостью его расширения: Петербургско-Варшавская железная дорога к 1859 г. дотянулась до Пскова, а к 1862 г. достигла Варшавы. По проекту архитектора П.О. Сальмоновича была произведена реконструкция вестибюля и путевого дебаркадера. В основу проекта П.О.Сальмонович был положен принцип западноевропейских железнодорожных сооружений, предусматривающий наличие в составе вокзала отстойного парка для пассажирских вагонов с поворотными кругами, каких еще не существовало в России. Строительство велось под руководством группы инженеров, как русских, так и иностранных. Большую часть работ выполнил французский инженер Ю.Фляша под руководством инженера А.С.Мерецкого. Новое здание вокзала (1859 года), по сравнению с первоначальным, было увеличено и получило новый архитектурный образ. Он представлял собой П-образную в плане постройку с двумя боковыми 2-х этажными корпусами, между которыми были проложены пути для прохода поездов. Из 10-ти составов, которые могли подаваться одновременно к 5-и платформам, 3 подходили под дебаркадер. Входы были перенесены на боковые фасады: этим достигалось разделение пространства вокзала на «зону отправления» и «зону прибытия».

Фасад торцевой части, выходящий к Обводному каналу, был прорезан крупными арочными окнами, освещающими крытый дебаркадер, и завершен небольшой часовой башенкой с флагштоком, традиционной для вокзалов того времени. В центральном высоком оконном проеме поместили витраж, боковые окна декорировали «русско-византийскими» кокошниками, остальные - «ренессансными» архитравами и пилястрами. Однако транспортное назначение вокзала, его функциональные и конструктивные особенности были выражены в облике этого здания ярче и убедительнее, чем в предшествующей постройке.

Особенно необычно и эффектно выглядел фасад вокзала со стороны железнодорожных путей, где перед взором раскрывались новаторские конструкции из металла и стекла - обширные платформы, дебаркадеры с остекленным покрытием на легких железных стропилах - стало важным новшеством в развитии архитектуры России. Подвижной состав и локомотивы для Варшавской железной дороги были поставлены лучшими заводами Европы - Кайль, Шарп-Стюарт, Боргиз, Стефенсон и др.

Как и все новинки того времени, вокзалы привлекали живейшее внимание публики, и если сегодня мы видим в них лишь точку прибытия или отправления, то в XIX веке вокзалы, которые возводились по проектам ведущих архитекторов, были чем то вроде огромных клубов, в которых проводились концерты и балы.

Поезда Варшавской линии отличались удобными и богато обставленными вагонами, которые в первую очередь, конечно, предназначались для пассажиров первого класса. Они были похожи не на вагоны, а на маленькие комнаты с мягкими спальными местами и отделанными красным деревом и бронзой стенами, а в особенно роскошных вагонах пассажиры даже могли принять ванну. Наиболее комфортными и красивыми были вагоны императорского поезда, но кроме него по Варшавской линии ходили и другие «семейные» составы, принадлежащие самым богатым и влиятельным российским фамилиям. Свой семейный поезд был, например, у князей Юсуповых.

Интересно, что на вокзале граждане были обязаны предъявлять особым чиновникам письменные виды проезжающих «званию их присвоенные, с надлежащим полиции удостоверением», то есть паспорта. От предъявления письменных видов освобождались едущие в загородные имения и на дачи, дети, крестьяне с продуктами на продажу и крепостные при своих господах. Чиновники, изучив предъявленные документы, записывали данные в специальную книгу, а на документ ставили штемпель, означающий, что «к отъезду по железной дороге препятствий нет». С такой отметкой можно было идти в кассу за билетами.

Поведение на вокзале было строго регламентировано. В кассе было незыблемое правило: «Раздача билетов начинается за час и прекращается за 10 мин. до отправления поезда, после чего никакие причины и ни от какого лица к получению билетов не приемлются».

Подобные жесткие паспортные ограничения и прочая регламентация на железной дороге существовали до осени 1857 г., пока новый император Александр II их не отменил.

Варшавский вокзал был свидетелем крупных исторических событий. Недалеко от него в 1904 году был убит министр внутренних дел и шеф жандармов Вячеслав Константинович Плеве.

Во время октябрьской революции в здании вокзала прятались большевики, а в дни Великой Отечественной войны к нему почти вплотную приблизилась фашистская армия.

После войны здание, пострадавшее при артиллерийских обстрелах и бомбежках, потребовало серьезной реконструкции: некоторые его помещения пришлось отстраивать заново.

В 1949 году реставрационные работы были закончены, на главном фасаде вокзала, в нише, установили бронзовую скульптуру В.И.Ленина (работы Н.В. Томского), а в конце 1960-х годов, при электрификации Варшавской линии, железнодорожные пути вынесли из-под дебаркадера, а остекленную крышу демонтировали.

Вместе с Санкт-Петербургом Варшавский вокзал пережил все перипетии истории прошлого столетия - две революции, две войны, экономические трудности. Несмотря на многочисленные утраты, здание Варшавского вокзала по сей день обладает целым рядом архитектурных достоинств, изобилует интересными инженерными решениями. 15-го мая 2001 года, спустя почти 140 лет со дня своего открытия вокзал перестал быть объектом транспортного значения, в конце 2003 года было принято решение о переводе поездов дальнего следования на Витебский вокзал.

На базе комплекса «Варшавский Вокзал» предполагалось создать многофункциональный Центр современной культуры, рассчитанный на широкие слои населения и предполагающий научную, выставочную, информационно-просветительскую деятельность с включением коммерческой периферии (отели, рестораны, магазины, аттракционы и т.д.).

В настоящее время проект носит название торгово-развлекательный комплекс «Варшавский экспресс», открытие которого намечено на январь 2006 года.

# 4. Заключение

Железнодорожный вокзал - это всегда штрих к портрету города, и, пожалуй, самый значительный. А поскольку дороги в России долгие, расстояния большие, то и вокзалам надлежит быть комфортными, теплыми, наделенными всеми необходимыми услугами. Ведь по вокзалу можно судить о городе. Вокзалы северной столицы - ее украшение и гордость. Два вокзала - Московский в Петербурге и Петербургский в Москве - сооружались по одному проекту выдающего русского архитектора Константина Тона.

Вокзалы органично вписываются в богатую историю Санкт-Петербурга, ибо каждый из них несет печать времени и любви к своему городу. Открытие нового Ладожского вокзала стало символом нового Санкт-Петербурга, города XXI века.

# 5. Список литературы

1. Дмитриева Е.В. Санкт-Петербург. Культура и быт: Пособие по истории города с заданиями и тестами. – 5-е изд. - СПб.:КОРОНА принт, 2005. – 384 с.
2. Долженко Г.П. Экскурсионное дело: Учебное пособие. (Серия «Туризм и сервис») – М.: ИКЦ «МарТ». Ростов на Дону, 2005. - 272 с.
3. Емельянов Б.В. Экскурсоведение. Учебник. – 5- изд. – М.: Советский спорт, 2004. - 216 с.
4. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994.- 559 с.
5. История железнодорожного транспорта России. Т.1, 2. – СПб., 1994, 1997.
6. Фролов А.И. Вокзалы Санкт-Петербурга. – СПб.: Изд-во «Глагол», 2003. – 128 с.
7. http://we.tkspb.ru/main.htm.

1. Дмитриева Е.В. Санкт-Петербург. Культура и быт: Пособие по истории города с заданиями и тестами. – 5-е изд. – СПб.:КОРОНА принт, 2005. – 384. С.247. [↑](#footnote-ref-1)