

Л.Г.СТАРОСТИНА, архитектор

Реконструкция зданий, мостов и доков

Реконструкция зданий, мостов, улиц и др. объектов permanently происходит в нашей стране и за рубежом. Это явление приобрело характер постоянства и охватывает все области архитектуры и строительства.

Реконструкция позволяет сохранить и обновить старую архитектуру, внося новые элементы.

В Москве была проведена реконструкция улиц, например, Цветного бульвара. В застройке одной из ее сторон появились новые здания и реконструированы старые.

Для новых зданий бульвара характерно использование форм уступов последних этажей, террас и пергол верхних частей зданий. Дома №32 и №36 оснащены шумозащитными экранами, применены декоративные отделочные материалы. Фасады разнообразны по форме. Интересны, например, врезки цилиндра в объем куба.

Реконструкция старых домов особенно видна по изменению фасадов первых этажей. Они функционально изменены под банки и клиники. Поэтому их архитектурное и колористическое решение соответствует их новому функциональному содержанию.

Доминирующая окраска таких обновленных этажей в терракотовых, бежевых, голубых и зеленых тонах.

Достаточно редкое явление сегодня в Москве это строительство и реконструкция мостов. Такая же реконструкция происходит и за рубежом. Это современный тренд в реконструкции.

Один из старейших мостов в Москве является важной частью транспортной артерии в восточном направлении. Мост украшен военной символикой при въезде. Это московский мост-долгожитель, поэтому ему потребовалась реконструкция, во время которой движение по нему было ограничено. Въезд на мост фланкируют два гранитных больших шлифованных шара, с горизонтальными поясками из необработанного камня со шлифованными звездами. Вся эта композиция возвышается на гранитном постаменте. Мост имеет два направления по три полосы движения в каждом и освещается гранитными круглыми колоннами с

пятью светильниками, на круглом кольце-подставке.

Устьинский каменный мост подчеркнут современной композицией Дома Музыки. Мост, ведущий к Кремлю выглядит внушительно и служит для движения автомобильного транспорта и пешеходов через р.Москву. С моста открываются виды на башни кремля и панораму Москвы. Украшенный красивой чугунной решёткой и фонарями, он служит соединяющим звеном между Раушской набережной и противоположным берегом.

За рубежом наметилась тенденция разделять пешеходное и автомобильное движение. Например, легкие мосты из стальных и алюминиевых конструкций для пешеходов и велосипедистов. При этом такие новые мосты оснащают дизайнерскими приемами, такими как интересные цветовые и инженерные решения с использованием необычных прочных растягивающихся материалов и конструкций. Например, мост в Кембридже сделан в виде элегантной арки, решенной в современной стилистике обработки классического решения конструкции моста. Это первый мост через реку Кэм (Cam) в Кембридже. Выигравшее конкурс Witby Bird архитектурное бюро заключило контракт в 2004 г. на строительство этого моста. Решение моста состоит из двух направлений, соединенных под

а



б



углом. Мост разделен на две части: пешеходную и для велосипедного движения.

Пешеходный путь сконструирован из легких алюминиевых планок, поддерживаемых стальными консолями-плечами. Гравийная поверхность велосипедных дорожек лежит на стальной коробчатой конструкции. Каждый используемый в этом мосте материал был выбран из расчета продолжительной эксплуатации. Мост является и хорошей точкой для обзора как реки Кэм, так и ближайших окрестностей.

Некоторые мосты в Англии со временем были реконструированы с использованием современных легких, прочных и долговечных металлических конструкций.

Ряд навесов и покрытий железнодорожных станций также постоянно реконструируются и оснащаются современными материалами и конструкциями. Эффективное решение, которое пользуется сегодня популярностью это создание светопрозрачных потолков с применением металлических каркасов. Среди них можно отметить станции Йорк, Сент-Панкрасс и Клиниглес.

Вокзалы XIX в. как правило располагались на одной площади с другими общественными зданиями. За их монументальными фасадами, например, как у вокзала Кинг-Кросс пряталась конструкция дебаркадера, не оставляя никакой зацепки для определения действительного назначения здания, рождая трудности взаимоотношений технических решений

станций и их архитектурного стиля, чего совершенно не наблюдается в последствии у архитектора С.Калатравы при строительстве его транспортных зданий.

Вокзал Сент-Панкрасс старожил. Он возведён в 1874 г. Металлическую остеклённую конструкцию пролётом в 73 м сделал известный английский инженер П.Барлоу. С ее помощью он перекрыл пространство станции и которая сегодня считается одним из ярких образцов инженерного искусства второй половины XIX в. Но это сооружение закрыто фасадом гостиницы, конторских и других вокзальных помещений, одновременно построенных в стиле поздней готики Д.Скоттом. Влияние готического стиля заметно в очертании конструкций свода, в местах примыканий к окнам, в изгибе ферм у конька кровли. С улицы Пантовилд причудливый силуэт сооружения с его остроконечными башнями производит впечатление потемневшего от времени средневекового замка. Такой образ мало говорит о достижении технической мысли и о транспортном назначении здания.

Позднее этот вокзал реконструировали несколько раз. Сегодня Сент-Панкрасс это международный транспортный узел, оснащенный по последнему слову инноваций. Для этого пришлось практически полностью перестроить вокзал. Был вскрыт пол над подвалом, а сам подвал, который использовался как склад, был превращен в нижний этаж вокзала. После бомбежек во время войны



Мост Риверсайд (Riverside Bridge), Кембридж



Станция в Йорке, 1877 г. Англия: а — старое здание вокзала; б — новый навес над платформой

стекла над перекрытием были заменены прозрачными блоками. Для придания устойчивости арочной конструкции были использованы современные инженерные решения. Перрон расширили в два раза, так как современные поезда «Евростар» значительно длиннее обычных. Все материалы и украшения, которые были на вокзале, воспроизведены из материалов и по технологиям 1860-х гг. Неоготические элементы, в основном, сохранились в той части, где отправляются поезда на юг.

Об этой станции во время её строительства было много написано критики. Писали о конструкциях, что вокзал “щеголял этими свежекрашенными железными костями, в голубых тонах”. В викторианских готических формах Мидланд Гранд отеля первые гости отмечали новый 1873 год, об этом также было написано в прессе. “Тот самый Барлоу, который перекрыл этот сарай для поездов”. Вокзал был модным и стильным в то время, и наделал много шума. Он интересен и в настоящее время, а после реконструкции 2007 г. особенно.

Иными словами — новое в старом. Контрасты новых архитектурных решений без компромиссов с первоначальной архитектурой. Площадь подвала, которая была использована для дополнительной западной платформы откры-

вается с верхнего основного уровня, как аркада с множеством магазинов и кофе-хаузов.

Для того чтобы использовать подвал необходимо было перезахоронить останки умерших, похороненных в старом церковном дворе церкви Сент-Панкрасс. Небольшое кладбище размещалось на пути прокладки предполагаемого трека-путей. Архитектор А.Бломфилд который выполнял строительные работы по эвакуации захоронения с трассы с группой строителей все делали с осторожностью.

Другая реконструкция была проведена на месте старых конюшен Кэмден Лок (Camden Lock) в Лондоне. Они были построены из кирпича. Новыми элементами реконструкции стали бронзовые скульптуры лошадей и людей в память об этом месте, которое стало притягательным для туристов. В помещениях под кирпичными парусными и полукруглыми сводами теперь располагается рынок, который примыкает к станции железной дороги.

Теперь это достопримечательность города. Исторический, хорошо отмытый кирпич с разными оттенками от красного до серо-голубого и викторианские чугунные стойки колонн с кое-где сохранившимися растительными украшениями включены в современные интерьерные композиции обновленных пространств рынка. Кафе и магазины образуют

торговые улицы, параллельные железнодорожным путям.

Это реконструированное место с обходными галереями, чугунными колонками, с отлитыми цветочными украшениями, магазинами и кафе, стали предметом китча в архитектуре Лондона. Хотя идея архитекторов была сделать напоминание о торговле чистокровными английскими жеребцами и спросе на них, которых отправляли даже к русскому двору и, конечно, же по русским дорогам их провозили тоже.

Станции и вокзалы в России сегодня также подвергаются реконструкции. Например, железнодорожная станция в Твери. Здание было построено в 1851 г. по проекту архитектора Р.А.Желязевича. В 2012 г. были выполнены проектные и изыскательские работы по реконструкции, в ходе которой восстановлен архитектурный облик здания вокзала. С помощью архивных документов воссоздан интерьер Императорских покоев. Проведена реконструкция платформ. Плавные овальные очертания линий вокзала характеризуют главное здание. Окраска чугунных стоек произведена в черный цвет, стены галерей и навесов в красно-кирпичных тонах, которые конечно же не претендует на оригинальный цвет модерна. Навесы по сравнению с историческими изменены: под декоративными панелями зашита вся конструктивная часть, что не



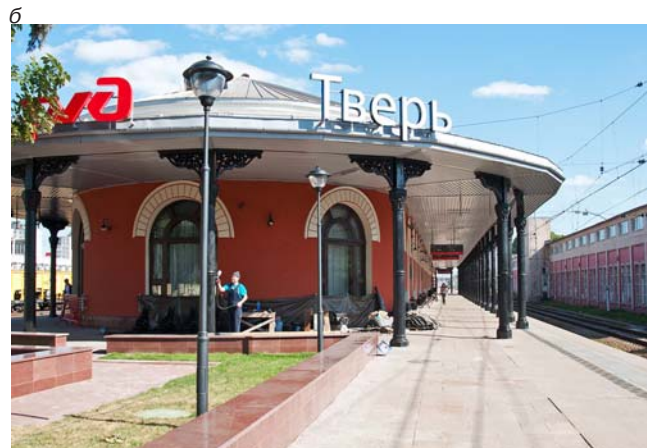
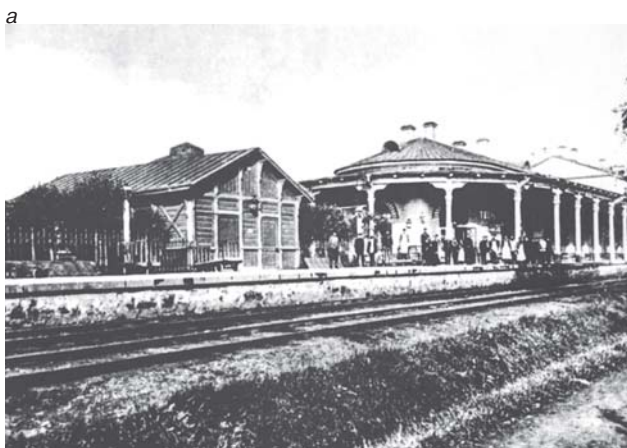


Торговое место Кэмден Лок (бывшие конюшни), Лондон: а,б — здание после реконструкции; г — мост и набережная; в — бывшая больница для лошадей

было ранее, если смотреть на исторические фотографии. Здание станции было раскрыто веерным круглым “грибом” с чугунными несущими конструкциями на-

веса. Чугунный чудо-навес остался теперь внутри и совсем не виден. Не менее интересен мост через реку Тверь, с красивыми плавными линиями.

Скульптуры лошадей, также после реконструкции украшают сегодня Манежную площадь в Москве рядом со зданием Манежа и его знаменитыми



Вокзал в Твери: а — архивное фото; б — здание вокзала после реконструкции, 2015 г.



Здания верфи в Четхеме, Кент, Англия (а-г)

деревянными фермами Бетанкура, где также происходил выезд лошадей. Пластическое и художественное решение выполнил З.Церетели. Также площадь украсили фонтаны и декоративные уровни с бассейнами, баллюстрадами и лестницами. Помимо прогулочной и рекреационной зоны на нижнем уровне площади разместились торговая зона с магазинами и бутиками. Теперь это место отдыха москвичей.

Английская железнодорожная станция Клиниген (Cleanigen Station) с прозрачным покрытием кровли и яркими красными оттенками первоначально была названа Крив (Crief) и являлась небольшим транспортным узлом. В последствии уже станция Клиниген была перестроена Каледонской железной дорогой в 1919

г. Реконструкция включала платформы, которые были перекрыты арками и фермами со стеклянным заполнением в виде канопе. Фермы были выкрашены в красный цвет и были сделаны ажурными и легкими по структуре.

Помимо реконструкций станций, Англия, как морская держава, реконструировала и свои старые доки. Как правило они были из дерева. Новые сооружения были сделаны с использованием современных материалов. Такая современная реконструкция была проведена в Четхеме, в Кенте (Covered Slips, Chatham, Dockyard, Kent).

Коверед Шипс (Covered Slips) это не только пирсы и молы для деревянных лодок, но и место их строительства, которые с течением времени были переоборудованы в верфи Четхема в 1838 г. Здания

были первый раз переделаны в 1900 г., с заменой крыши на цинковую. Далее здания были введены в строй с новой реконструкцией в 1962 г., что дало новую архитектуру с круглыми интересными кровлями, напоминающие лодки. Архитектура кровли, как перфорированная бумага, включает окна, которые расположены в разбежку, что до сих пор смотрится как экспериментальная современная конструкция с её оставленными от предыдущих этапов металлическими фермами.

Литература.

1. В. М. Батырёв. «Вокзалы». — М.: Стройиздат, 1988.

2. Iohnatan Gancey. Great Modern Building. — L.: 2006.

5. Peter Ashley. Built for Britain: bridges to beach huts. — Wiley, 2009.