

Самарский железнодорожный вокзал



■ Современный самарский вокзал построен вместо старинного предшественника почти 10 лет назад, но самарцы до сих пор вспоминают уютно-провинциальное старое здание вокзала в стиле итальянского ренессанса. Первоначально это здание состояло из двух пассажирских залов, буфета, билетной кассы и служебных помещений. Его архитектором был Н. И. де Рошефор, разработавший и проект вокзала в Оренбурге: эти два вокзальных здания были крупнейшими на Самаро-Златоустовской (ныне Куйбышевской) железной дороге. Строить начали в 1875 году, в том же году первый поезд прибыл в Самару – отсутствие вокзала причиняло массу неудобств. Закончили к концу 1876-го. Первых пассажиров самарский вокзал принял 1 января 1877 года. В 1900 году возвели боковые пристройки к зданию, это была первая реконструкция.

Стар. Вокзал Ж. Д.



Первая реконструкция (1900 год)

Возвели боковые
пристройки к зданию



Вторая реконструкция (1905 год)

Надстроили третий
этаж

189. Д. Вокзал

Старая. Вокзалъ ж. д.

- Прослужившее 120 лет здание снесли в 1996 году, несмотря на то, что оно было отнесено к памятникам архитектуры. Официальная причина сноса — критический износ фундамента и стен из-за возросшей вибрации, выявленный при подготовке к реконструкции здания. Тогда же было начато строительство нового вокзала.

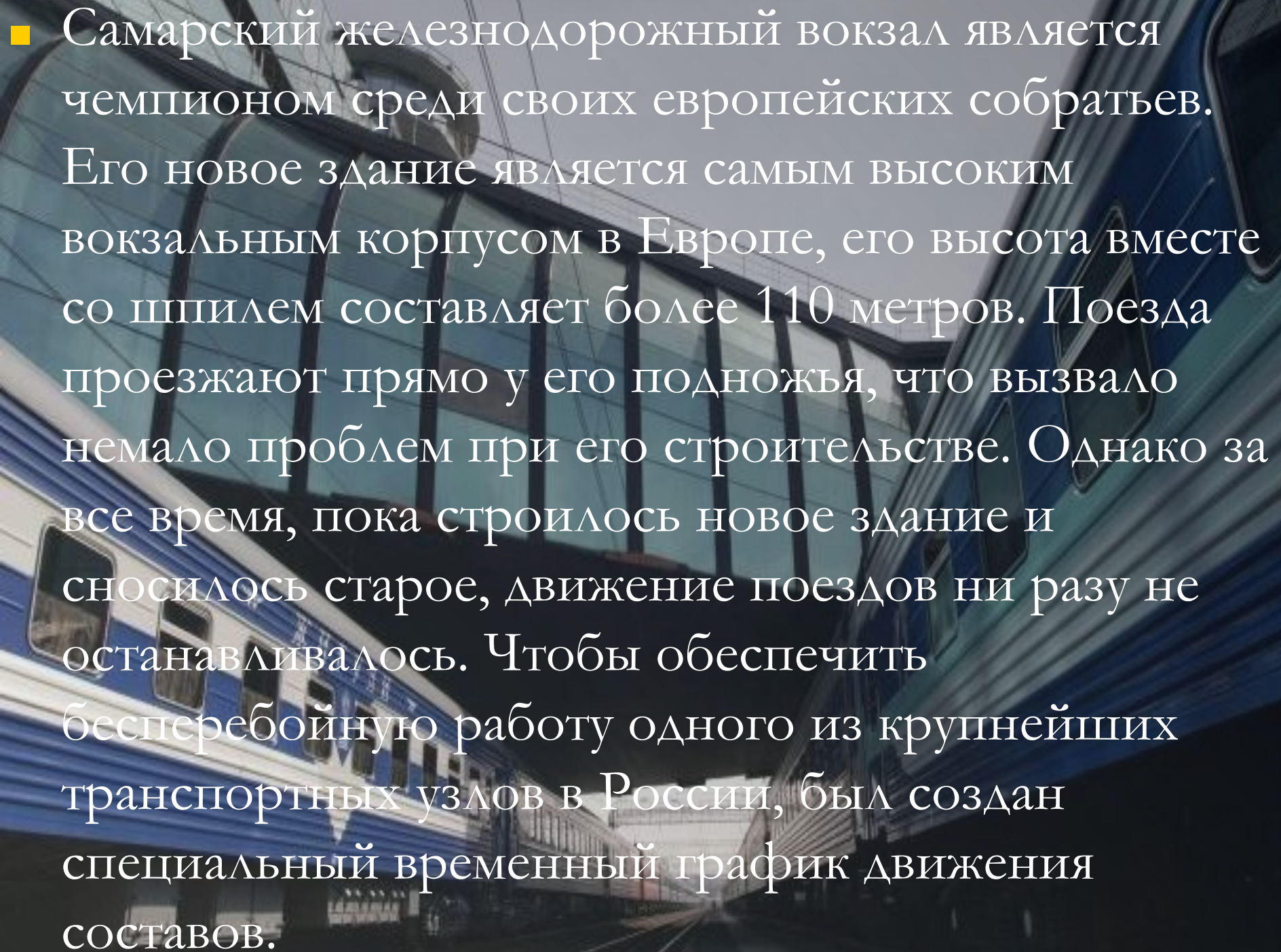
- Еще непостроенное здание послужило причиной конфликта между областными и железнодорожными властями по поводу участия в финансировании строительства и дележа площадей. В итоге разделили. Из трех запланированных очередей построили только одну, которая обошлась в 1 млн. руб. Место, что когда-то занимал старый вокзал, так и осталось пустым. Претендовавший на то, чтобы стать крупнейшим в Европе, самарский вокзальный комплекс остался недостроенным. Ожидалось, что вокзальный комплекс должен окупить себя менее чем за пять лет и затем ежегодно приносить до миллиарда рублей дохода, находясь на самом оживленном в Поволжье перекрестке транспортных артерий, соединяющих европейскую часть страны со Средней Азией и Дальним Востоком. Похоже, что прогноз был слишком оптимистичным.

Строительство
вокзала
(1997 год)



- Первая очередь вокзала строилась поэтапно. 25 мая 1999 года открылся первый пусковой комплекс вокзала — конкорс, общей площадью 3750 м² и с единовременной вместимостью 540 человек.
- Просторный зал ожидания расположен над платформами, спуститься к поезду можно по лестнице или на лифте.
- Здесь же, в конкорсе, сосредоточена почти вся вокзальная торговля и общепит. Преобладают киоски с едой и печатной продукцией.



A blue and white high-speed train is stopped at a station platform. The train is viewed from a low angle, looking down the length of the platform. The platform has a glass and metal structure overhead. The text is overlaid on the image in a white, serif font.

■ Самарский железнодорожный вокзал является чемпионом среди своих европейских собратьев. Его новое здание является самым высоким вокзальным корпусом в Европе, его высота вместе со шпилем составляет более 110 метров. Поезда проезжают прямо у его подножья, что вызвало немало проблем при его строительстве. Однако за все время, пока строилось новое здание и сносилось старое, движение поездов ни разу не останавливалось. Чтобы обеспечить бесперебойную работу одного из крупнейших транспортных узлов в России, был создан специальный временный график движения составов.

- Внутри вокзала есть несколько смотровых лифтов и смотровая площадка, расположенная вокруг купола здания, с нее город виден как на ладони. Именно отсюда делается большинство фотографий панорамы города, поэтому фото панорамы Самары, на которых виден и сам вокзал, встречаются довольно редко.



■ Горожане неоднозначно относятся к архитектуре здания, многие считают его безвкусным и уродующим панораму города. Другие утверждают, что ни одно другое здание в городе не сверкает так красиво под лучами солнца и ночной подсветки, как Самарский железнодорожный вокзал.



Спасибо за внимание