

Г. Е. Подмазко

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ МОРСКИХ ВОКЗАЛОВ

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт — не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Развитие человечества сопровождалось развитием транспортных связей между островами и материками земного шара. История развития портов начинается с глубокой древности. Исторические материалы свидетельствуют об оживленном судоходстве в районе Средиземного моря за 7000 лет до н. э. Искусные мореходы — финикийцы, жившие на восточном побережье Средиземного моря, построили древнейшие порты Тир и Сидон. В Северной Африке они основали Карфаген. Значительное развитие судоходство и строительство портов получили во времена Древней Эллады. Великая греческая колонизация была вызвана внутренними социально-экономическими процессами, происходившими в эллинском обществе. В поисках новых земель, годных для жизни и ведения хозяйства, греки рассеялись по всему Средиземноморью — от Северной Африки и Апеннинского полуострова до берегов Мраморного моря. Они основали порты Кнос и Месара. Основную роль в колонизации северо-западных берегов Средиземного моря сыграли ионийцы, выходцы с берегов Малой Азии. Здесь они основали город Мессину (Мессину), а на берегу залива напротив Везувия — город Неаполь. Широкие масштабы приобрела древнегреческая колонизация в Северном Причерноморье. Выходцы из Милета основали здесь более 50 поселений, часть которых превратилась в крупные порты, в том числе Феодосия, Панतिकопей. Древнейшим из них (около 645 г. до н. э.) было поселение Березань (в районе Днепро-Бугского лимана), видимо, называвшееся Борисфениды. Позднее недалеко от него возник город Ольвия — один из крупнейших центров черноморского направления колонизации. Рыбаки-поселенцы, по всей вероятности, были первыми греками, которые достигли Крыма и через Боспор Киммерийский (Керченский пролив) проходили

в Меотиду (мелководное Азовское море). В начале VI в. до н. э. греки-ионийцы основали ряд торговых факторий вдоль северо-западного берега Черного моря, в том числе в районе дельты Дуная (Истра). Милетским колонистам обязаны своим основанием города, находящиеся на Кавказском побережье: Гермонасса (Тамань), Фасис (Поти) в устье Риони, Диоскуриада (Сухуми), Питиунде (Пицунда) и др. Наиболее знаменитый древнегреческий город в Крыму — Херсонес Таврический (на территории современного Севастополя) — был основан выходцами из Гераклеи Понтийской. Древнегреческие колонии существовали в Крыму на протяжении тысячелетия, а в средние века некоторые из них возродились заново.

За 3000 лет до н. э. в дельте р. Нил возник морской порт А-Ур, на месте которого в 332–331 гг. до н. э. Александром Македонским был построен порт, названный в его честь, Александрия. Александрийский маяк на острове Фарос считался одним из семи чудес света. Александрийские купцы плавали со своими товарами в Индию и на Ближний Восток, привозили оттуда специи и шелковые ткани, которые они потом продавали в странах Средиземноморья. Построенные в период существования Древнего Рима порты Антиум, Центум-Целли, Остия свидетельствуют о высокой технической культуре и инженерном искусстве римлян, а по своей компоновке эти порты сходны с современными портами. Они включали в себя сложные гидротехнические сооружения: оградительные, причальные, подходные каналы, маяки и др. объекты, сходные с современными инженерными решениями в портовом строительстве.

В эпоху Возрождения с интенсивным развитием торговли и судоходства создаются порты в Голландии — Амстердам, Италии — Генуя и Неаполь, Испании — Барселона, Англии — Лондон, Ливерпуль. XV–XVII вв. характеризуются бурным развитием торговли и судоходства, связанным с открытием новых земель, захватом колоний, что привело к необходимости строительства крупных портов.

В России первые портовые сооружения возводились в IX–X вв. В исторических материалах, относящихся к периоду Киевской Руси, упоминаются первые портовые сооружения на западной оконечности Крыма, в районе Корсуни, в устье р. Волхов, в Холмогорах, Мангазее. В XVI в. началось строительство Архангельского порта. При Петре I был создан ряд морских портов: Петербург, Ревель (Таллин), Таганрог, Азов, Петропавловск-Камчатский. Почти одновременно с основанием Петербурга в 1703 г. началась деятельность порта. Морские суда входили в порт по естественным фарватерам и разгружались у Васильевского острова, а более крупные суда — у о. Котлин (Кронштадт). С началом регулярной деятельности Петербургского порта Петербург превратился в главный центр внешней торговли России. В 1877–85 гг. построен морской канал. В 80-х гг. 19 в. порт был перенесён в юго-западную часть города, в районы Гутуевского, Вольного, Турухтаных островов. В 1884–1914 гг. построены Южная и Северная дамбы протяжённостью 13 км, причалы свыше 1,5 км, 8 грузовых складов, элеватор и др.

Порт Одесса начал развиваться в конце XVIII в. 27 мая 1794 года Императрица Екатерина II подписала Указ о строительстве военной гавани и купеческой пристани в районе крепости “Хаджибей”. Хаджибей стали называть Одессой вскоре после издания указа, и стали его называть так потому, что когда-то, в верстах в 45 к востоку от Хаджибея, на левом берегу Тилигульского лимана, находилось греческое селение Ордессос или Одиссос. И уже 22 августа (2 сентября по новому стилю)

1794 года, после молебна и освещения строительной площадки, в прибрежной части моря были забиты первые сваи. С этого момента Одесский порт отсчитывает свою историю. Удобное географическое положение, связь с сырьевыми базами России, внешняя торговля между Востоком и Западом оказали благотворное влияние на быстрый рост и развитие порта.

С промышленным развитием Российской империи в XIX в. на юге возникли Новороссийский, Батумский, Николаевский, Керченский, Туапсинский и другие порты, на Балтийском море были построены Виндавский (Вентспилский) и Либавский (Лиепайский) порты, на Дальнем Востоке в 1897 году был создан Владивостокский порт, расположенный на северо-западном берегу незамерзающей бухты Золотой Рог.

Наибольшее развитие портовое строительство получило во второй половине двадцатого столетия, особенно в послевоенный период.

Морские вокзалы, как правило, являлись составной частью крупных торговых портов. Современные типы морских вокзалов разработаны в разных странах сравнительно недавно. Строительство морских вокзалов стало массовым с 30-х годов прошлого столетия. Наиболее комфортабельные вокзалы, соперничавшие в роскоши с океанскими лайнерами, сооружались в довоенные годы в основном во Франции и Италии; почти все они были разрушены во время Второй мировой войны. По окончании периода послевоенного восстановления европейцы стали свидетелями и участниками “ренессанса” морских вокзалов.

Морской вокзал Андрея Дориа в Генуи был построен в начале 30-х годов по проекту архитектора Луиджи Вьетти для обеспечения швартовки трансатлантических судов. В этот период эмиграция итальянцев в Америку приобрела массовый характер. Морской вокзал в то время являлся примером авангардного стиля в архитектуре с широким использованием современных материалов: металлоцемента, стеклоцемента и стекла. Он представляет собой двухэтажное здание с широкими просторными залами ожидания, большой галереей и двумя террасами, соединенными винтовой лестницей. Морской вокзал соединен виадуком с “Причалом тысячи” (Ponte dei Mille). Название “Причал тысячи”, как считается, берет свое начало с XIX века, когда отсюда отчалили суда “Пьемонте” и “Ломбардо” с гарибальдийцами на борту. Здесь также имеется ростральная колонна 1910 года, созданная Джованни Сканци.

В соответствии с существующими общемировыми тенденциями в больших масштабах развернулось строительство морских вокзалов в портах Черного, Каспийского и Балтийского морей, а также на Тихом океане. Владивостокский морской вокзал является крупнейшим вокзалом морских сообщений на Дальнем Востоке и тихоокеанском побережье России. Он представляет собой комплекс сооружений, включающих в себя здание вокзала, причальный участок порта и виадук, связывающий его с Вокзальной площадью и железнодорожным вокзалом Владивостока. Современный морской вокзал построен в 1965 году на месте старого. Старое здание было построено в 1903 году на Коммерческой пристани бухты Золотой Рог — места одной из первых стоянок русских судов. По данным исторических хроник, в начале 1860 годов здесь находилась станция шхуны “Алеут”, моряки которой проложили просеку, ставшую впоследствии улицей Алеутской. Значительно позже здание было построено и переоборудовано под морской

вокзал. В 1959 году старое здание было снесено и началось строительство нового морского вокзала. Силуэт вокзала напоминает стилизованный морской лайнер и является своеобразной визитной карточкой города и его порта. Торжественное открытие морского вокзала состоялось 31 декабря 1965 года.

Морской вокзал в Одессе был запроектирован арх. В. Головиным, В. Кремляковым, А. Шайкисом (Черноморпроект 1962-1965 гг.). Это крупное сооружение вместимостью 1250 пассажиров было построено на новом молу по оси знаменитой Потемкинской лестницы. Мол вытянут в сторону моря на 420 м и имеет ширину около 110 м.

Основная идея проекта — полное разделение грузовых и пассажирских операций по вертикали. Весь первый этаж был отведен под грузовые склады и обслуживался не только автомобильными, но и специально подведенными железнодорожными путями. Перекрытие складов образует обширную платформу-подиум, на которой размещается морской вокзал. Его объем около 34 тыс. м³. Он состоит из трехсветного вестибюля, пространственно объединенного с операционным залом, к которому примыкают ресторан, кафе и другие обслуживающие помещения. Предусмотрены подъезды автомобилей непосредственно к входам вокзала. Посадка пассажиров на суда производится с уровня пассажирской платформы по передвижным трапам длиной 18 м без спусков на уровень грузовой набережной.

На момент окончания строительства в 1968 году это был лучший комплекс морского вокзала на Черном море. За этот проект авторский коллектив ЧерноморНИИпроекта был удостоен премии Совмина СССР. Однако все в нашей жизни подвижно в реке времени, все изменчиво. Исчезал класс грузопассажирских судов, появились круизные линии, сказались также новации общественного развития. И с приходом “перестройки” возникла настоятельная потребность приема и обслуживания в несколько раз большего числа иностранных туристов. К началу 90-х годов реконструкция морского вокзала представлялась уже неизбежной.

Время поставило весьма высокую планку качеству намечаемой реконструкции, однако, возможности отечественного строительства еще находились в плену устаревших технологий. По этой причине, начиная с 1988 года, начались поиски зарубежных партнеров, способных решить задачи реконструкции на должном уровне. Рассматривались предложения ряда итальянских, индийских и западногерманских фирм.

Одесским морским портом — заказчиком, разработка эскизного проекта реконструкции морского вокзала была поручена главному архитектору ЧерноморНИИпроекта Калинину В. Н. После серии сложных переговоров и сближения концепций, договоренность с зарубежным партнером-строителем была достигнута, и сторонами был подписан контракт на реконструкцию порта.

Строительные работы на морском вокзале начались в 1991 г. и завершились в 1994 году, в дни празднования 200-летия Одессы.

В здании вокзала более чем вчетверо увеличилась площадь международного сектора, что позволило создать современный уровень обслуживания пассажиров внутренних и международных линий, улучшить условия работы служб паспортного контроля и таможни, более эффективно использовать существующие площади. Кроме собственно пассажирских помещений морского вокзала, были предусмотрены два ресторана, несколько баров, небольшой отель, представительства турист-

ских агентств и банков, магазины. Общая площадь реконструированных и вновь построенных помещений морвокзала 19400 м². Совершенно новым объектом в составе пассажирского комплекса Одесского порта стал храм Св. Николая Мирликийского — покровителя странствующих (общая площадь 780 м²). Храм имеет выразительный архитектурный облик, удивительную полифоническую акустику и располагается над морем, на 17 причале Нового мола. Благодаря современному прочтению архитектурных церковных канонов, использованию простых и динамичных пластических форм, а также прогрессивных отделочных материалов, храм удачно вписался в окружающую архитектурную среду и вызывает чувство умиротворения и гармонии. Он был построен в память Свято-Николаевской церкви, уничтоженной в 30-х годах, которая находилась на месте входного павильона пассажирского комплекса, напротив Потемкинской лестницы. Следующий этап реконструкции (1995-1996 гг.) позволил из части свободных складских помещений Нового мола, создать концертно-выставочный зал, общей площадью более 4300 м². Просторный, со свободной планировкой и необычной формы зенитными фонарями, с рядом оригинальных элементов интерьера, зал предоставляет хорошие возможности для творчества дизайнерам при подготовке инсталляций различных мероприятий. Оборудованный современной световой техникой, зал получил всестороннее признание в качестве одного из наиболее привлекательных мест проведения самых разнообразных акций и наиболее престижных и значительных международных выставок Юга Украины.

Строительство в составе комплекса двух изогнутых в пространстве транспортных съездов и обустройство паркингов значительно улучшило условия хранения транспорта и исполнение работ грузовой таможней.

В течение 1997-1998 гг. было выполнено строительство яхтенного комплекса на новом молу, единственного на Украине, способного обеспечить яхтсменам комплекс услуг международного уровня, имеющего два больших ангара для хранения малых и средних яхт. Эффективное решение входного двора, образованного серией отражающих море зеркальных плоскостей, необычные уголки лаконично решенных интерьеров, европейское качество отделки — вот характерные черты этого объекта. Общая площадь реконструированных и вновь отстроенных помещений яхт-клуба — 4350 м².

Также в 1998 году часть свободных складских помещений Нового мола была реконструирована в “Морскую художественную галерею”, которая получила признание среди деятелей искусства и граждан разных стран. В ее залах, общая площадь которых составляет 980 м², проводятся международные художественные выставки и конкурсы. За окнами-иллюминаторами здесь всегда шелестит и бросает на потолок блики морская волна, через зенитные фонари льется мягкий солнечный свет и залы чем-то неуловимо напоминают просторные салоны пассажирского лайнера, и все это в целом создает совершенно особую атмосферу именно морской галереи, единственной в своем роде.

В реконструкцию комплекса вошло также строительство монорельсовой дороги, соединяющей пассажирский комплекс с Приморским бульваром, центром города. Благодаря происшедшим переменам морской вокзальный комплекс признан базовым круизным центром и превратился в один из наиболее привлекательных общественных центров южного региона Украины.

I этап

**VII до н.э. -
Начало н.э.**

Древнегреческие колонии: Херсонес, Феоодосия и др. За 3000 лет до н. э. возник порт А. Ур в дельте р. Волг. 332-331 гг. до н.э. построен порт Александрия.
В период существования Древнего Рима были построены порты: Неаполь и Путеолы, Анциум, Цезиум-Целли, Остия, которые свидетельствуют о высоком инженерном искусстве той эпохи.



Фаросский маяк
332г.

Фаросский маяк состоял из трех мраморных башен, стоявших на основании из массивных каменных блоков. Общая высота маяка составляла 117 метров.

II этап

**XIII в.
XV - XVII вв.**

В эпоху Возрождения с интенсивным развитием торговли и судоходства создаются порты Голландии, Италии, Испании, Англии. Генуэзский морской порт - основной порт Италии. Его развитие началось в XIII. XV - XVII вв. связаны с открытием новых земель, захватом колоний, что привело к необходимости строительства крупных портов.



порт Генуя XV в.



порт Гавр XIII в.



порт Гамбург XVI в.

III этап

XVIII - XIX вв.

При Петре I был создан ряд морских портов: Петербург, Ревель, Азов, Таганрог, Петропавловск-Камчатский. Промышленное развитие Юга России повысило сильно значение злов-черноморских портов: Одессы, Новороссийска, Батуми, Николаева, Керчи, Туапсе. На Балтийском море была построена Виנדвский и Либваский порты. На Дальнем Востоке на северо-западном берегу бухты Золотой Рог был создан порт Владивосток.



порт Галзвей XIXв.



Санкт-Петербург XIII.



порт Глазго XVI.

IV этап

**XX в. -
наше время.**

Современные типы морских вокзалов разработаны сравнительно недавно. Их строительство стало массовым с 30-х годов прошлого столетия. Наиболее известные из них сооружались в основном во Франции и Италии. В СССР развернулось в больших масштабах строительство морских вокзалов в портах Черного, Каспийского и Балтийского морей, а также в Тихом океане.



порт Сиддеса 1965г.



порт Нью-Йорк



порт Йокогамма 2002г.

Исторические этапы развития портов

В настоящее время пассажирский комплекс способен одновременно принимать на причалах общей длиной 1370 м пять теплоходов. Глубина порта вблизи причала варьируется от 9.5 до 11.5 м. Фарватер и портовые сооружения позволяют принимать теплоходы длиной 272 м. Современный дизайн и техническая оснащенность Одесского пассажирского терминала ставят его в один ряд с аналогичными комплексами Европы и крупнейших городов мира.

Таким образом, правомерно отметить, что исторические этапы в развитии общества и соответствующие средства сообщения и связи закономерно порождают адекватные им экономические и технические возможности функционирования и развития морских вокзалов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Голубев Г. Е. Современные вокзалы. — М.: Издательство литературы по строительству, 1967.
2. Горюнов Б. Ф., Шихиев Ф. М. Морские порты и портовые сооружения. — М., 1970.