

Những đặc điểm vùng miền trong kiến trúc các ga đường sắt tại Nga

Nhà ga không chỉ là cửa ngõ, là nơi gặp gỡ, mà còn là ký ức lịch sử về những sự kiện và số phận của mỗi đô thị. Đường nét kiến trúc cũng làm nên sức cuốn hút của nhà ga. Kiến trúc của mỗi ga đường sắt luôn mang nét độc đáo riêng, và nhiều ga đường sắt trên thế giới với những tháp nước, những tòa nhà lộng lẫy đã trở thành di sản văn hóa - lịch sử. Ga đường sắt luôn nằm tại nơi tiếp giáp giữa giao thông nội đô và giao thông bên ngoài thành phố. Theo thời gian, các nhà ga được bao bọc bởi nhiều công trình nhà ở, khách sạn, bưu điện, cửa hàng, các cơ quan hành chính...

Mạng lưới đường sắt vùng Krasnodar (Nga) đóng vai trò chiến lược trong sự hình thành và phát triển của rất nhiều đô thị trong vùng. Một phân tích mang tính so sánh các đặc điểm vùng miền trong kiến trúc các nhà ga đã xác định vai trò kiến thiết các khu dân cư đô thị và nông thôn của Kuban. Vị trí chiến lược trong quá trình hình thành những điểm dân cư dần bị mất đi bởi những thay đổi trong các giải pháp quy hoạch chức năng và kiến trúc không gian của các ga đường sắt. Sự phát triển của xã hội hiện đại với các nhu cầu gia tăng khiến chức năng của các nhà ga hành khách liên tục được điều chỉnh và mở rộng. Là một phần của toàn bộ hệ thống giao thông, nhà ga còn góp phần hình thành môi trường kinh tế xã hội của một đô thị hiện đại.

Trong quá trình phát triển, các giải pháp quy hoạch chức năng và kiến trúc không gian của các ga đường sắt đã dần thay đổi. Kinh nghiệm thiết kế và xây dựng các nhà ga tại các đô thị đã phản ánh rõ vấn đề ảnh hưởng tương tác của ga đường sắt với điểm dân cư trong việc phục vụ hành khách về mặt giao thông và mặt xã hội. Điều đó chứng tỏ sự cần thiết phải có sự nghiên cứu tỉ mỉ nét đặc trưng từng vùng: các đặc điểm khí hậu tự nhiên; thành phần các lượt hành khách cũng như việc bảo đảm giao thông đô thị cho mọi hành khách.

Đường sắt vùng Krasnodar là một trong những phân nhánh quan trọng nhất của tuyến đường sắt khu vực Bắc Kavkaz (Nga), hoạt động ổn định và đáp ứng các nhu cầu cơ bản của nền kinh tế và của người dân Kuban. Lịch sử hình thành tuyến đường này cũng như kiến trúc các nhà ga dọc tuyến khá thú vị.

Ngày 2/7/1872 tại Saint Peterburg, Quy chế đường sắt vùng Rostov - Vladikavkaz đã được thông qua. Hai tuyến đường (Rostov - Vladikavkaz và Novorosisk) có tổng chiều dài hơn gần 1000 km được xây dựng trong một thời gian ngắn. Cùng với việc xây đường, các khu dân cư, khu dịch vụ cũng xuất hiện. Tới những năm 1887 - 1888, tại Ekaterinodar, nhà ga hành khách đầu tiên có 2 tầng bằng gạch đã được xây dựng, trong đó có đầy đủ phòng chờ, dịch vụ điện tín và khu phục vụ ăn uống. Nhà

ga có diện tích 408 sagan vuông (xấp xỉ 1,6 ha), mang nét kiến trúc mộc mạc, tao nhã với các cột và họa tiết trang trí màu sắc (đường diềm bằng đá). Mái ngói đỏ mang lại nét độc đáo cho cả công trình. Bưu điện và 40 ngôi nhà ở, trong đó có 17 ngôi nhà một tầng dành cho công nhân viên làm việc trong ga, 3 ngôi nhà

hai tầng dành cho các quan chức đường sắt. Trong khu vực nhà ga còn có trường trung cấp đường sắt dành cho con cái những người lao động trong ngành, và khu nhà ở dành cho giáo viên.

Trong cuộc chiến tranh vệ quốc vĩ đại, ga Krasnoidar bị tàn phá ác liệt. Ngay sau khi thành phố được giải phóng, công cuộc sửa chữa - khôi phục đã được tiến hành. Thiết kế nhà ga mới được bắt tay nghiên cứu trong thời kỳ 1947 -1949, sau đó 3 năm việc xây dựng hoàn tất. Thiết kế mới được dự tính cho 700 hành khách, và có tổng diện tích lớn hơn nhà ga cũ ba lần; với kết cấu đối xứng qua một trục trung tâm, được nhấn bằng cửa chính dẫn vào sảnh lớn nóc nhọn, và được trang trí bằng nhiều nguyên vật liệu quý: tường và các bậc cầu thang chính bằng các phiến đá cẩm thạch, các cánh cửa từ những khối gỗ sồi. Trần nhà trong tất cả các gian trong nhà ga được tô vẽ rất đẹp, gian trung tâm nổi bật với mái vòm lớn. Điểm nhấn thu hút sự chú ý là mặt đồng hồ lớn ở chính giữa phần cao nhất mặt tiền nhà ga; với các con số trên mặt đồng hồ có đường kính tới 2,2 m.

Năm 1998, nhà ga bắt đầu được mở rộng thêm. Việc tu bổ gian chính nhà ga Krasnoidar và các hạng mục khác của ga gồm có xây mới các tòa nhà hai tầng phía bắc và nam của gian chính dành cho khách đường dài và vùng ngoại vi; 2 lối đi ngầm từ sân ga ra các đường tàu; khu vực hành chính và khu vực tiếp nhận hành lý của khách.

Ga Novorosisk mở cửa đón khách từ năm 1889. Diện tích nhà ga 480 sagine vuông. Các nhà thiết kế đã tính tới cả sự phát triển của nhà ga gắn liền với sự gia tăng khối lượng vận chuyển hành khách và hàng hóa trong tương lai gần, tổng chiều dài các con đường trong ga tới 5.060 sagine (xấp xỉ 11 km). Ga Novorosisk nhanh chóng trở thành một trong những ga lớn nằm gần cảng hàng hóa. Bị tàn phá năm 1942, song hầu hết những chi tiết ban đầu của nhà ga đã được phục dựng vào năm 1945 - sau chiến tranh vệ quốc. Nhà ga dường như chưa từng mất đi vẻ đẹp kiến trúc, và nhờ vậy cho tới hôm nay vẫn là biểu tượng của nền kiến trúc thời kỳ Xô Viết. Nhược điểm cơ bản của công trình hiện nay là diện tích bé với sức chứa dưới 100 người.

Tuyến đường sắt từ Tuaps tới Sochi được xây dựng năm 1917, nhưng do nội chiến nên không thực hiện được chức năng của mình. Năm 1923 tại Sochi nhà ga mới đã xuất hiện, còn nhà ga cũ trở thành bến xe thành phố. Tòa nhà hiện đại của ga mới được xây năm 1952. Công tác thiết kế do Viện sĩ Viện Kiến trúc A. Duskin chỉ đạo. Nhà ga mới có chiều dài 145 m, chiều rộng từ 30 tới 50 m. Đường kính mặt đồng hồ trên tháp hơn 5 m. Tháp đồng hồ nhô ra một chút, dường như tách riêng khỏi toàn bộ công trình. Sau mỗi con số trên mặt đồng hồ là một con giáp tương ứng.

Nhà ga có kết cấu kiến trúc phức hợp, với tháp đồng hồ nổi bật và những sân nhỏ được trang trí bởi nhiều bức tượng và đài phun nước. Khắp nơi là những cây cột lớn, cùng với trần cao tạo cảm giác cao hơn. Bản sắc vùng duyên hải của thành phố Sochi được gìn giữ khá tốt trong toàn bộ kết cấu nhờ việc sử dụng các vật liệu xây dựng tại chỗ. Tầng một được ốp sa thạch; các cột của gian chính đều bằng đá hoa cương nhẵn bóng. Để trang trí các tường của toàn bộ mặt tiền, các

nhà thiết kế đã sử dụng lớp trát màu với những mảnh cẩm thạch vụn và xi măng trắng.

Năm 1975, nhà ga Sochi được đưa vào danh sách một trong những biểu tượng của kiến trúc địa phương, đồng thời được đưa vào Sách đỏ của UNESCO. Ga Sochi được công nhận là nhà ga đẹp nhất châu Âu. Khó mà xác định phong cách kiến trúc của nhà ga. Ở đây có sự hòa quyện giữa trường phái cổ điển xã hội chủ nghĩa và phong cách kiến trúc hiện đại. Tuy có những lời phê phán, A. Duskin và các đồng sự đã sa vào chủ nghĩa thế giới và phá vỡ các nguyên tắc của trường phái kiến trúc xã hội chủ nghĩa từ phía chính quyền thời bấy giờ, song nhà ga với tháp đồng hồ nóc nhọn, với những vòm cuốn tuyệt đẹp đã nhận được sự thán phục của mọi người dân Sochi và du khách từ khắp nơi.

Phân tích mang tính so sánh các giải pháp về mặt quy hoạch kiến trúc của những nhà ga có từ lâu năm trên nhiều vùng miền khác nhau của nước Nga cho thấy: Những giải pháp nêu trên chịu ảnh hưởng của các yếu tố công nghệ, và đường nét kiến trúc của các ga dựa trên nguyên mẫu về mặt hình học của các lũy điểm, cầu cảng, trạm bưu điện. Kích thước và kiến trúc các nhà ga trên suốt tuyến đường sắt Bắc Kavkaz đã thể hiện chức năng của một quần thể dân cư. Yếu tố mang tính đặc thù trong giải pháp cho các nhà ga là tháp có nóc nhọn; đồng hồ được đặt tại phần trung tâm (như các ga Krasnoidar, Sochi); các cửa sổ mang phong cách hiện đại; số lượng lớn họa tiết, điêu khắc trên các mặt tiền... Sự đa dạng trong các giải pháp kiến trúc mặt tiền trở thành nét đặc trưng của các nhà ga trên tuyến đường này.

Trong quá trình phát triển, các ga trở thành những tổ hợp lớn trong quy hoạch kiến trúc đô thị, song hành cùng tiến trình hội nhập và toàn cầu hóa; do đó vai trò là không gian trao đổi của các nền văn hóa khác nhau của nhà ga được nâng lên. Ga đường sắt hiện đại là một bộ phận của hạ tầng giao thông đường sắt, một công trình tổng hợp phục vụ những người có nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa. Các nhà ga như những trung tâm quan trọng nhất trong mỗi đô thị, nơi trao đổi mọi thông tin, nơi buôn bán, nơi diễn ra các cuộc tiếp xúc, các mối quan hệ trong công việc... Tóm lại, đây là không gian của các mối quan hệ tương tác trong xã hội.

Một vấn đề cần lưu ý thêm là: Tại bất cứ nhà ga nào, hành khách chưa kết thúc chuyến đi của mình, mà chỉ là chuyển từ loại hình phương tiện giao thông này sang loại phương tiện giao thông khác, thường là từ giao thông ngoại vùng sang giao thông nội vùng và ngược lại. Do đó, trong các tài liệu liên quan tới lĩnh vực quy hoạch đô thị cần xác định rõ ràng địa giới của các ga hiện hữu, và của các công trình giao thông ngoại vùng theo thiết kế, trong đó xác định vị trí tất cả các nhà ga hành khách. Các nhà ga cần được liên kết với các khu công nghiệp và khu dân sinh bằng một hệ thống giao thông thuận tiện. Cần nghiên cứu và xem xét các yêu cầu quy hoạch đô thị đối với việc gắn liền các loại hình phương tiện giao thông khi xây dựng những vùng xung quanh ga, cũng như hạn chế thực hiện các hình thức hoạt động theo quy định tại những khu vực cận ga đường sắt (những hoạt động có thể ảnh hưởng tiêu cực tới chất lượng phục vụ hành khách;

giảm tính tiện nghi đối với hành khách khi lựa chọn sử dụng dịch vụ đường sắt; và là tác nhân gây nhiều nguy cơ đối với sự an toàn của hành khách).

Cần đặc biệt chú trọng tới việc gìn giữ các tổ hợp ga đường sắt - những di tích lịch sử văn hóa quý báu của đất nước. Kí ức của mỗi công dân luôn gắn liền với việc gìn giữ các di sản văn hóa; bởi vậy, việc bảo vệ và tôn tạo ở cấp quốc gia các công trình di sản văn hóa - những nhà ga đường sắt vùng Krasnoïdar và trên toàn lãnh thổ Nga - là một trong những nhiệm vụ được ưu tiên của các cơ quan chính quyền không chỉ cấp vùng mà cả cấp liên bang.

O. Subotin

Nguồn: Tạp chí "Xây dựng nhà ở Nga"

ND: Lê Minh