

Станислав Власенко  
*А как там у младшего брата?*



Станислав Власенко

**А как там у младшего брата?**

«Издательские решения»

**Власенко С.**

А как там у младшего брата? / С. Власенко — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-837238-4

Путешествие по маленькой дороге, которую несколько снисходительно железнодорожники называют младшим братом. А все из-за ширины ее колеи. Она более чем в два раза меньше стандартной.

ISBN 978-5-44-837238-4

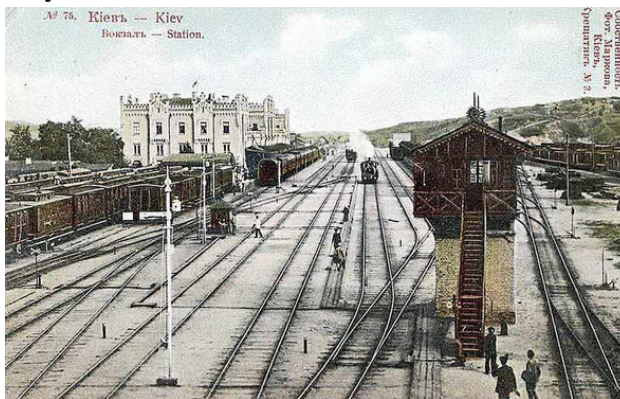
© Власенко С.  
© Издательские решения

# А как там у младшего брата? Станислав Власенко

© Станислав Власенко, 2017

ISBN 978-5-4483-7238-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Любое путешествие начинается с вокзала. Прадед нынешнего столичного начал свою работу еще в 1868 году. Тогда в России были проложены тысячи километров рельсов. Киев становится мощным транспортным узлом.

В долине реки Лыбедь на месте «солдатских и жандармских городов» сооружается станция Киево-Балтской железной дороги. И строится вокзал по проекту архитектора М. В. Вишневого. Это было кирпичное двухэтажное здание в стиле английской готики. Интересно, что уже тогда были оборудованы высокие платформы с деревянным навесом.

Первый поезд прибыл на киевский вокзал второго марта 1870 года. А через месяц по новому мосту с левого берега подтянулась ветка Курско-Киевской железной дороги. И уже за первые полгода было перевезено около двадцати пяти тысяч пассажиров.

Однако одиннадцатого августа 1877 года по неизвестной причине случился большой пожар. Здание сильно пострадало и требовало капитального ремонта и общей реконструкции прилегающей территории. Ведь к этому времени товарная станция была перенесена на значительное расстояние.



Новый проект вокзала, разработанный петербургским архитектором Владимиром Шуко фактически стал основой для современного транспортного узла. В 1914 году был заложен фундамент. Но дальнейшему строительству помешала война. Возобновились работы только в 1927 году.

Мощную железобетонную конструкцию разработанную архитекторами О. М. Вербицким и П. Ф. Алешиним поставили на старое основание. В реальность воплощали идеи инженеры и конструкторы Раковицан и Ратушинский. Проект получился настолько прочный, что более менее удачно пережил и вторую мировую войну.

Позже несколько раз проводилась реконструкция. В основном это касалось интерьеров. А в 2001 году появился Южный вокзал. Он находится по другую сторону железнодорожных путей и соединен со своим старшим собратом крытой галереей.



Надо сказать, что многочисленные изменения и усовершенствований так и не создали полноценного пассажирского комплекса. Попытка объединить разноликие сооружения не получилась. Крайними как обычно оказались пассажиры.

Ранее привокзальная площадь принимала все виды транспорта. Изменения привели к тому, что трамваи переехали в конец улицы Старовокзальной. Добираться оттуда до вокзала надо по длинному, забитому торговыми ларьками переходу. К тому же не редко эскалатор не работает. Так что приходится подниматься по крутой лестнице.

Прибывающие на метро оказываются на небольшой площади. До основного здания пару сотен метров. А если идет дождь этого расстояния вполне хватает для того, чтобы промокнуть. Кстати, при непогоде вообще процесс посадки – высадки превращается в весьма суровое испытание. По неизвестным причинам навес на платформах оставляет щель до вагона. Которой вполне хватает для хорошего душа.

Та же ситуация с пригородным вокзалом. Хорошо, что кассы поставлены как внутри здания так и снаружи, непосредственно у входов на платформы. Полезный совет. Если предстоит дальняя поездка с пересадками следует брать билеты до как можно дальше удаленного пункта маршрута. Не всегда это удастся. Особенно на стыке железных дорог. Но так удобнее и немного дешевле.



В данном случае билет покупается до станции Вапнярка. Реально же поездка разбивается на несколько этапов. Первый от Киева до Казатина. Направление пользуется большой популярностью у жителей столицы. Поэтому приезжать следует как минимум за полчаса до отправления.



Несколько лет назад входы на платформы пригородных поездов были оборудованы автоматическими турникетами. Это уменьшило количество безбилетчиков и увеличило сутолоку на проходе. Особенно если в наличии громоздкий багаж.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.