

ВОКЗАЛЫ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ. АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

О. Э. ПОПОВА

*Научный руководитель – Л. В. Качемцева (канд. архитектуры, доцент)
Белгородский государственный технологический университет
им. В. Г. Шухова, Российская Федерация*

В Российской Федерации в 2024 году пройдут торжественные мероприятия, посвященные 50-летию юбилею начала строительства Байкало-Амурской магистрали. БАМ – это последний крупнейший инфраструктурный проект Советского Союза [1]. Байкало-Амурская магистраль имела статус всесоюзной стройки, в реализацию этого проекта были вовлечены строительные и архитектурные организации союзных республик, регионов РСФСР, Ленинграда и Москвы. Магистраль проектировалась и строилась с большим размахом. Вдоль неё планировали возвести крупные промышленные предприятия, поселки и города с населением в десятки и сотни тысяч жителей, но распад Советского государства не дал реализоваться этим планам. Нынешний исторический разворот страны к Тихому океану и «переосвоение» Сибири и Дальнего Востока актуализируют тему истории Байкало-Амурской магистрали, ее развития и архитектуры [2]. Среди большого числа жилых домов, объектов культуры, торговли, просвещения, предприятий быта и здравоохранения, запроектированных и построенных в городах и посёлках на БАМе, особое место занимают здания вокзалов. Они стали своеобразными памятниками эпохи, воплотив в своих образах ее дух.

На трассе БАМа было построено 58 вокзалов [3, с. 183]. Это вокзалы малой вместимости, при этом общий объём этих зданий вместе с помещениями сигнализации и связи составляет более 170 тыс. м³. Планировалось, что около 80 % вокзальных зданий трассы будут построены по типовым проектам. В работе над программой проектирования были учтены обобщенные результаты конкурса на проектные предложения для строительства вокзалов в условиях БАМа. Предполагалось укрупнение зданий за счёт объединения пассажирских помещений со служебно-техническими, багажными отделениями, а в некоторых случаях и с автостанциями, что привело к появлению нового типа сооружений на железной дороге [3, с. 183]. Архитектурные решения зданий вокзалов БАМа учитывали многообразие природно-климатических условий трассы: сложный рельеф, вечную мерзлоту, низкие расчётные температуры, сейсмику.

Архитекторы шефских проектных организаций из разных союзных республик и регионов России, проектировавших поселки при железнодорожных станциях, дорабатывали фасады типовых проектов малых пассажирских сооружений для БАМа. Им рекомендовали использовать кирпич, решая фасады контрастно относительно деталей (краснокирпичная поверхность фасада и белые детали). Таким образом, была предпринята попытка задать некую архитектурную целостность застройки магистрали, которая выделяла бы ее из других железных дорог. Рекомендации были учтены в проектах пассажирских зданий Постышево, Ургал, Дипкун, Кунерма, Киренга, Лена-Восточная, Федькин Ключ, Чара, Северобайкальск и др. Но полностью реализовать замысел единообразия не удалось.

Образы малых вокзальных зданий формировались под влиянием богатейшего историко-культурного наследия территорий, по которым проходит Байкало-Амурская магистраль. При этом они отражали исторические и культурные особенности республик и регионов Российской Федерации, которые шефствовали над посёлками и отдельными участками магистрали. Это повлияло на пластические и цветовые решения фасадов и интерьеров, предопределило использование отделочных материалов, стилизованных национальных архитектурных форм, орнаментов и монументально-декоративное оформление. Например, в Звездном использовали для отделки светлый вулканический туф, в Ние – темный туф, Улькане и Ангое – травертин и мрамор из азербайджанских месторождений. В проекте вокзала в Усть-Нюкже используются уплощенные полукружия окон и стен второго и третьего этажей, а в пассажирском здании посёлка Солони – монументальные «среднеазиатские пештаки» арочных входов. Излишняя изобразительность, иногда противоречащая внутренней структуре здания, привнесение национальных архитектурных форм прошлых эпох в возводимые объекты, возможно, и привела к нарушению архитектурного единства железнодорожной линии, но через архитектурное многообразие вокзалов БАМа была раскрыта тема дружбы и взаимопомощи народов многонационального советского государства.

Для БАМа кроме типовых разрабатывались и индивидуальные проекты вокзалов. Это касалось, прежде всего, крупнейших населенных пунктов магистрали – Северобайкальска и Тынды. Проект вокзала для Северобайкальска разработал архитектор В. Авксентюк. Единовременная вместимость пассажирского здания в Северобайкальске составляет 300 пассажиров. Его образ навеян близостью озера Байкал, здание напоминает корабль. На этот образ работают общая композиция пассажирского здания, лекальная кризизна ската кровли, белая стена сложного очертания, обрамляющая главный вход, и поставленные у центра здания сужающиеся сверху бетонные стойки. Ассоциации с парусником поддерживает и форма окон, имеющих сходство с иллюминаторами.

Среди пассажирских сооружений БАМа особо выделяется вокзал в Тынде – главном городе Байкало-Амурской магистрали, созданном на базе железнодорожного узла. Проект железнодорожно-автобусного вокзала был разработан в Моспроекте I архитекторами В. Гудковым и А. Козловым в 1978 г. Объект был предназначен для обслуживания авто- и железнодорожных пассажиров и управления движением двух видов транспорта. В его состав включены помещения для автоматического управления работой стрелок станции и служебно-технические помещения. Здание вокзала представляет собой треугольный в плане объём, обращённый вершиной треугольника в сторону посадочных платформ железнодорожной станции. Акцентными элементами объёмно-планировочного решения являются два вертикальных пилона высотой 48 м [4], поддерживающих высоко над землей объём, в котором размещён пульт автоматического управления стрелочными переводами станции. Развернуты они в сторону железнодорожных путей. Этим вертикальным доминантам противопоставлена горизонтальная плита покрытия, образованная металлической пространственной структурой. «Стеклянный эркер, врезанный в стены главного фасада и продолженный в виде фонаря на кровле, акцентирует главный вход в вокзал и отмечает в интерьере основной маршрут следования пассажиров к поездам. Формальным и содержательным центром композиции является главный зал» [3, с. 186], сформированный несколькими уровнями в виде амфитеатра, завершающегося на антресолях залом ожидания. Такая структура внутреннего пространства обусловлена многофункциональным назначением здания, где кроме предоставления транспортных услуг планировали проводить массовые общественные мероприятия: встречи и проводы строительных отрядов, выступления музыкальных коллективов, экспонирование коллекции Музея трудовой славы бамовцев.

Работа московских архитекторов по созданию уникального пассажирского здания для железной дороги в свое время была высоко оценена общественностью и профессиональным сообществом в Советском Союзе и за рубежом. Проект вокзала в Тынде получил первую премию на международном конкурсе в Болгарии (София) в 1981 году.

Вокзалы БАМа – это памятники поздней советской эпохи [5]. От разработки проектов до их реализации иногда проходили годы. И если середина 1970-х – это время увлечения интернациональным модернизмом, для которого характерны простая и функциональная планировка, использование современных материалов, то середина – вторая половине 1980-х – актуализирует другую стилистику и эстетические предпочтения. В вокзальных комплексах, возведенных в это время, стали проявляться черты постмодернизма, и во многих из них обнаруживается примесь национальной эклектики.

Список литературы

- 1 **Шепелев, И. А.** Советский опыт строительства Байкало-Амурской магистрали в условиях коренной модернизации железнодорожной отрасли / И. А. Шепелев // Вестник Омского ун-та. Сер. Исторические науки. – 2019. – № 1 (21). – С. 126–133.
- 2 «Золотой век» БАМа: стройка идет по второму пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://gge.ru/press-center/news/zolotoy-vek-bama-stroyka-idet-po-vtoromu-puti/>. – Дата доступа : 09.12.2023.
- 3 **Батырев, В. М.** Вокзалы / В. М. Батырев. – М. : Стройиздат, 1988. – 216 с.
- 4 Мосты, тоннели и вокзалы: архитектура БАМа [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://arzamas.academy/materials/1747>. – Дата доступа : 09.12.2023.
- 5 **Tkacheva, M.** Вокзалы на БАМе – из XX в XXI век [Электронный ресурс] / М. Tkacheva, V. Avksentyuk // Проект байкал. – 2019. – № 16 (59). – С. 116–118. – Режим доступа : <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.59.1443>. – Дата доступа : 09.12.2023.

УДК 72.01

АРХИТЕКТУРА СОВРЕМЕННОГО КУЛЬТУРНОГО ЦЕНТРА: СРЕДОВОЙ ПОДХОД

А. Н. ПОПОВИЧ

*Научный руководитель – Е. В. Конева (канд. архитектуры, доцент)
Государственный университет по землеустройству, г. Москва,
Российская Федерация*

Мы находимся в рамках новой гуманитарной парадигмы, в которой центром является человек во всем разнообразии его связей с окружающей средой [1]. Научно-технический прогресс кардинально меняет условия его существования: благодаря синтезу и взаимодействию новейших технологий качественно растёт уровень повседневной жизни человека [2]. Достижения в области автоматизации процессов и сокращение рутинных задач позволяют снижать нагрузку на человека и высвободить время для его самореализации. Таким образом, «закрытие» базовых потребностей приводит человека к социальным потребностям, таким как, например, потребности в самовыражении (по Маслоу).

В рассматриваемом контексте в обществе повышается запрос на более активное знакомство с культурными достижениями и свободное творчество. Человек больше времени уделяет общественным и личностным коммуникациям, знакомству с искусством и культурой, очерчиванию индивидуального и идентичного. Это, в свою очередь, приводит к потребности в рекреационных и выставочных пространствах, реализующих культурно-просветительские