

АРХИТЕКТУРА ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА СТАНЦИИ РЕШОТЫ КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Тырышкина Т.О.

Научный руководитель канд. архит. доцент Блянкинштейн О.Н.

Сибирский федеральный университет

Красноярская железная дорога является составной частью Транссибирской магистрали, с сооружением которой в конце XIX - начале XX вв. появились новые возможности для развития Сибири. Проведение железной дороги непосредственно сопровождалось строительством вокзалов и станций, причем традиционным было представление о вокзале как о главных воротах города. Принцип типового проектирования стал наиболее распространенной практикой при застройке магистральных железных дорог.

В крупных губернских городах вокзалы представляли собой симметричные, одноэтажные каменные здания, прямоугольные в плане. Например, здания вокзала станции Красноярск (*рис.1а.*) или станции Томск (*рис.1б.*). Вестибюль с главным входом располагался посередине, а по боковым сторонам размещались павильоны для ожидания, служебные помещения и кассы. Поскольку пассажиры железных дорог делились на классы, нередко залы ожидания I и II классов обособлялись от залов низших классов, которые в свою очередь блокировались со служебными помещениями. Тогда же получило развитие возведение построек железнодорожных вокзалов в так называемом «кирпичном стиле», одним из основателей которого стал архитектор Р.А.Желязевич.

В уездных городах строились из бруса деревянные одноэтажные здания станций (*рис.2*). Эти вокзалы возводились обычно по типовым проектам, также как и другие станционные постройки. Одна из таких станций – станция Решоты Красноярской железной дороги (*рис.3*).



а.



б.

Рис. 1 а – Пассажирский вокзал станции Красноярск; б – пассажирский вокзал станции Томск



Рис.2 Пассажирский вокзал станции Ачинск.



Рис.3. Вокзал станция Решоты (фото автора)

В связи с развитием в последние десятилетия Богучанского района Красноярского края (там ведется строительство железной дороги, мостового перехода через реку Ангара, алюминиевого завода, целлюлозно-бумажного комбината, ГЭС) возникла необходимость реконструкции станции Решоты. Эта станция становится узловой на участке пути Красноярск - Иркутск, отсюда берет начало железная дорога на Богучаны. Изменение статуса станции влечет за собой увеличение размеров вокзального комплекса, расширение функционального состава, создание парадно-нарядного облика.

По заказу Дирекции железнодорожных вокзалов в проектно-изыскательном институте «Красноярскжелдорпроект» архитектором Тырышкиным А.С. при участии автора был разработан эскизный проект нового здания вокзала станции (рис. 4).



*Рис.4 Железнодорожный вокзал станции Решоты Красноярской железной дороги.
Проектное предложение.*

Для архитектора важно было сохранить образ официального нарядного общественного здания, в то же время вокзал не должен быть чуждым неуместным объектом на фоне деревенского пейзажа. Прообразом послужили первые деревянные станции, хотелось сохранить память первых вокзалов, применив традиции

региональной архитектуры, отражающих специфику местности. Ведущим приемом в их композиции длинных фасадов был арочный ряд окон и акцентированный центральный вход. Часто длинный фасад обогащался ризалитами, которые зрительно разбивали его на несколько частей. Большое внимание уделялось верхнему завершению здания, силуэту крыши. Вокзалы и здания различных служб выполняли не только основные функции, но и становились архитектурной доминантой населенного пункта, придавая ему определенный стиль. Размеры и архитектурный облик здания вокзала на каждой из станций железной дороги должны были говорить о значимости данного населенного пункта.

Новый вокзал станции Решоты – это прямоугольное в плане небольшое кирпичное двухэтажное здание с высокой мансардной крышей и сложным тройным карнизом. В симметричной композиции здания центральная часть выделена пирамидальным куполом, перекрывающим главное зальное пространство. Ось симметрии фасада подчеркивают также два боковых ризалита. Здание вокзала представляет собой синтез традиционных форм архитектуры вокзалов и современных строительных материалов. Парадность фасаду придают пилястры, карнизы, а также кронштейны, которые одновременно являются светильниками.

На сегодняшний день одной из важных особенностей железнодорожного строительства является создание целостных в архитектурном отношении комплексов зданий и сооружений. И все же архитектура вокзалов малых и средних станций подчинена единому архитектурному замыслу отдельной дороги или ее района, входя тем самым в единый архитектурный ансамбль всех сооружений данной дороги.