



Байкало-Амурская магистраль – один из самых значительных проектов и строек Советского Союза второй половины двадцатого века. Рассматривается социальное и стратегическое значение БАМа. Описываются вокзалы на Бурятском отрезке БАМа, их конструктивные особенности и значение для архитектуры городов. Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; вокзалы; архитектура; Сибгипротранс. /

The Baikal-Amur Mainline is one of the most significant projects and realizations of the Soviet Union in the second half of the 20th century. The article considers the social and strategic importance of the BAM. It describes the railway stations on the Buryat section of the BAM, their construction peculiarities and their impact on architecture of the cities.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; railway stations; architecture; Sibgiprotrans.

Вокзалы на БАМе – из XX в XXI век /

текст
Марина Ткачева,
Владимир Авксентюк /
text
Marina Tkacheva,
Vladimir Avksentyuk

*Российское могущество прирастать будет Сибирью
и Северным океаном.*

М. В. Ломоносов

Транспорт – основа инфраструктуры страны, а железные дороги в наивысшей степени помогают «сжатию» пространства. Не забудем и Ломоносова: он понимал, что огромные пространства восточнее Урала – это неисчерпаемые ресурсы, благодаря которым величие России преумножится. Но их надо сделать доступными для освоения. Необходимость строительства магистрали по огромной территории Российской империи на восток, к Японскому морю и Тихому океану, осознавалась уже в XIX веке.

«...проведение линии по этому направлению оказывается безусловно невозможным в силу одних технических затруднений, не говоря уже о других соображениях», – писал полковник Генерального штаба Н. А. Волошинов в 1889 году после тысячекилометрового разведывательного похода с небольшим отрядом по северной оконечности Байкала – от Усть-Кута до Муи. Первоначально предполагалось, что именно здесь может быть проложен Транссиб. Много раз уже были описаны «технические затруднения» этой трассы: могучие реки, горные хребты, вечная мерзлота, высокая сейсмичность... И Транссиб прошел по южному берегу Байкала.

XX век открыл новые возможности и новые риски. В 1926 году советское руководство вернулось к идее строительства Байкало-Амурской магистрали, и были проведены первые топографические, а потом и проектно-изыскательские работы: разведанные запасы стратегических полезных ископаемых требовали разработки. В 30-е годы в непосредственной близости от границы возникла реальная угроза войны с Японией, захватившей Манчжурию: ведь достаточно в одном месте перерезать Транссиб, проходивший в некоторых местах у самой границы с Манчжурией, – и огромные дальневосточные территории окажутся отрезаны от остального государства. С начала тридцатых годов XX века необходимость строительства рокадной дороги, дублирующей Транссиб и на достаточном расстоянии отстоящей от границы с Китаем, стала очевидной. Тогда же ее назвали Байкало-Амурская магистраль. Проектирование и первоначальный этап строительства БАМа относится к 1937 году.

Война и послевоенный трудный период не позволяли вести активное строительство. В 70-е годы оно было возобновлено – на ином техническом уровне и с другими участниками: Байкало-Амурская магистраль стала комсомольской стройкой.

27 апреля 2019 года исполняется 45 лет с того дня, когда на строительство Байкало-Амурской магистрали отправился первый Всесоюзный ударный отряд – отряд





^ в Станция Постышево

Railway Stations on the BAM – from the XX to the XXI Century

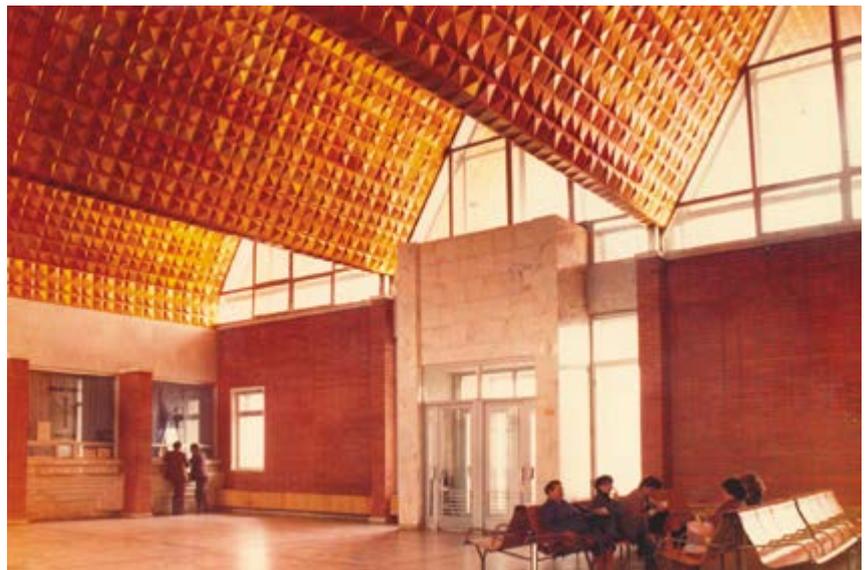
имени XVII съезда ВЛКСМ. Именно во время этого съезда начался комсомольский призыв. Прямо с XVII съезда комсомола добровольцы из всех регионов СССР уезжали строить БАМ. Кроме стратегической и экономической необходимости, строительство Байкало-Амурской магистрали имело «прорывной» технический и человеческий характер: на стройку направлялись не только профессиональные кадры строителей и качественные строительные материалы, которые привозили порой за тысячи километров. Она стала школой для молодых энтузиастов, еще не имеющих специальности; заявления об участии в строительстве поступали даже от школьников, готовых после окончания школы немедленно участвовать в стройке века. БАМ действительно строила вся страна: азербайджанцы и литовцы, украинцы и таджики, латыши и узбеки, жители почти всех регионов Российской Федерации. За всю историю строительства БАМа в нем участвовали около 2 млн человек.

11 полноводных рек, 7 горных хребтов, более 1000 километров пути, которые было необходимо прокладывать в районах вечной мерзлоты или высокой сейсмичности, часто требовали инновационных и весьма неожиданных решений. Они обсуждались и преодолевались на месте, иногда в «режиме он-лайн». А экстремальные климатические условия добавляли сложности.

На трассе было пробито 8 тоннелей, построено 142 моста длиной более 100 метров, свыше 60 городов и поселков. Мосты, тоннели, виадуки, противолавинные стены и другие инженерные сооружения составляют треть протяженности БАМа, составляющую в общей сложности 4300 км.

«Золотое звено», соединившее трассу от Ванино до Тайшета, было торжественно уложено 27 октября 1984 года. С 1988 года началось постоянное движение на БАМе.

Множество публикаций посвящено технической стороне проекта. Но, кроме самой железной дороги, было запроектировано и построено более 200 железнодорожных станций и разъездов, этих бусин на железной нитке БАМа. В этих объектах воплотился профессионализм и талант многих архитекторов.





В Сибири, как зачастую и по всей стране, вокзалы строились по типовым проектам. Но строительство вокзалов на БАМе велось по проектам, специально разработанным для этой стройки. Считая вокзалы визитной карточкой города, специалисты Сибгипротранса создали ансамбль вокзалов на бурятском участке БАМа. Вокзалы на ст. Северобайкальск, Тунгала и Постышево стали ключевыми, определяющими характер всей архитектуры городского ансамбля. Архитекторы стремились адаптировать современные тенденции к русской традиционной архитектуре с учетом особенностей места строительства и восприятия пространства.

Вокзал на ст. Постышево, замыкающей БАМ, отмечен Государственной премией России.

Вокзал на ст. Тунгала запроектирован с сохранением вечной мерзлоты и поднят на сваях, что дало возмож-

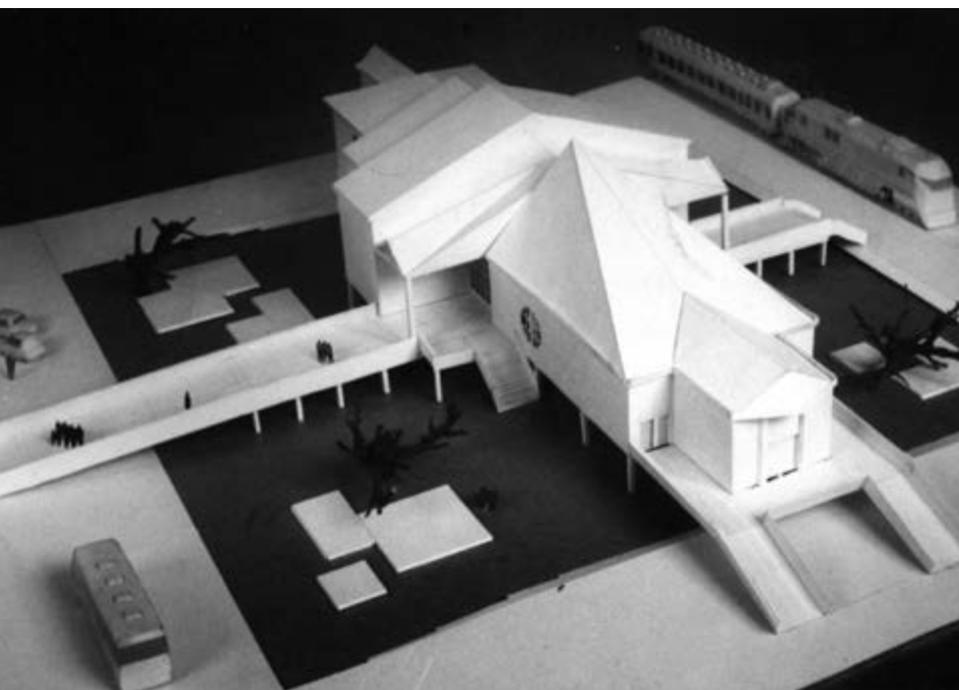
ность организовать на уровне земли место ожидания для пассажиров.

Наиболее крупный на участке вокзал в Северобайкальске замыкает главную улицу города. Он был запроектирован вместимостью 300 пассажиров и сблокирован с автовокзалом и домом связи. Присутствие Байкала определило его образное решение: форма здания вызывает ассоциации с набегающей волной.

Перед зданием вокзала предполагалась установка символической скульптуры «Ангара и Байкал» рижского скульптора Виктории Пельше, что дополнило бы пространственную композицию. К сожалению, проект не осуществился.

Своеобразно и конструктивное решение здания: операционный зал вокзала перекрыт конструкцией из жестких вант при сейсмике 8 баллов. Здание вокзала органично вписывается в панораму со стороны города на фоне озера Байкал. Оно и спустя сорок лет после строительства не утратило актуальности.

Использованы материалы:
[https://ru-railway.livejournal.com/;](https://ru-railway.livejournal.com/)
[http://irkipedia.ru/node/2957/talk.](http://irkipedia.ru/node/2957/talk)





^ в Станция
Северобайкальск

