

kollegiet/ – Дата доступа : 11.12.2016.

11. *Water towers are home sweet home for some [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа : <http://www.everygallery.com/water-towers-are-home-sweet-home-for-some-picture-18/> – Дата доступа : 11.12.2016.*

12. *All project / Urban Rigger [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа : <http://www.big.dk> – Дата доступа : 22.12.2016.*

13. *Cool and Affordable Living / Urban Rigger [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа : <http://www.urbanrigger.com/urban-rigger/> – Дата доступа : 22.12.2016.*

14. *Плавающая деревня для студентов // [Электронный ресурс]. – 2016. – Режим доступа : <http://realty.tut.by/news/offtop-realty/516753.html> – Дата доступа : 11.12.2016.*

THE SEARCH FOR ALTERNATIVES:
THE EUROPEAN PRACTICE
OF DESIGNING STUDENT HOSTELS
Mazanik A.V.

candidate of Architecture, docent, Associate
Professor at the Department of urban planning,
BNTU

Zarnowiecka J.C.

PhD Eng Arch, Senior Lecturer at the Department
of architectural design, PB

Tokajuk Andrzej, PhD Eng Arch, Associate
Professor at the Department of housing
architecture, PB

The article examines the European experience of accommodation of nonresident students coming for education from other settlements, regions, and countries. This article covers one of the questions research on "Study of the specific needs and conditions of the living environment (for different categories of users)" held in 2016 in the framework of the agreement on scientific and technical cooperation between the Belarussian National Technical University and the Bialystok University of Technology, Faculty of Architecture (Poland), as research project No. S/WA/2/2016.

Поступила в редакцию 20.01.2017 г.

УДК 728.5:625

АВТОМАГИСТРАЛЬ М-8: ОТ ПОЧТОВЫХ СТАНЦИЙ ДО ПРИДОРОЖНЫХ КАФЕ

Малков И.И.

кандидат архитектуры, доцент кафедры «Архитектура»
Белорусский государственный университет транспорта

Евстратенко А.В.

ассистент кафедры «Архитектура»
Белорусский государственный университет транспорта

В статье проведен анализ сохранности зданий почтовых станций, современного состояния и использования данных объектов. Рассмотрены варианты архитектурно-планировочных решений возведенных в современных условиях объектов придорожного сервиса вдоль трассы М-8.

Введение. Как отмечал профессор А.С. Сардаров, «Дороги служат обеим задачам – они являются способом освоения физического пространства, но они одновременно и часть культуры, и форма познания мира» [1, с. 181]. Важным качеством любой автомагистрали является наличие вдоль нее объектов транспортной инфраструктуры. В настоящее время роль объектов придорожного сервиса, к числу которых в первую очередь относятся

придорожные кафе, особенно велика в связи с развитием туристической привлекательности Беларуси. Эти объекты имеют давнюю историю с тех пор, как началось регулярное движение по транспортным путям. Предшественниками придорожных кафе были почтовые станции. Их роль заключалась в создании минимально необходимых условий для отдыха путников, замены средств передвижения и лошадей, которые являлись в то время основным транспортным ресурсом.

Основная часть. Активное строительство и функционирование корчем вдоль торговых путей пришлось на XV-XVIII вв. Несмотря на отсутствие типо-

вых проектов, единообразие функциональных процессов и стремление создать простое с рациональной планировкой придорожное заведение, отвечающее потребностям путешественника, определило характерное объемно-пространственное решение. В архитектуре белорусской корчмы нашли отражение черты местного народного жилища, как в отношении используемых материалов, так и в способе организации функционального процесса. В районе Поднепровья применялись характерные для региона центричная и центрально-осевая планировочные схемы.

Корчмы были двух типов: без заезда (незаезжая), функционирующая только как трактир или шинок и «корчма с заездом», служащая также целям ночлега путников и отдыха лошадей. «Незаезжие» корчмы зачастую устраивались в обычных жилых домах, приспособленных для этих целей. Важной особенностью «заезжей» корчмы являлось как наличие просторной конюшни, так и то, что данное помещение располагалось непосредственно в здании. В зависимости от размещения конюшни сооружение могло иметь Т-образную, реже при двухрядном размещении стойл простую четырехугольную форму, и отличалось значительными размерами. Здание корчмы размещали вдоль улицы с некоторым выступом главного фасада вперед, что создавало развернутую фронтальную композицию, выделяло строение из рядовой застройки деревни, характеризующейся на территории бассейна Днепра и Западной Двины компактностью и одноэтажностью сооружений, нередко размещением бокового фасада вдоль дороги. Такое расположение обеспечивало удобные въезд в корчму и выезд из нее карет и повозок. В центре главного фасада устраивалось крыльцо или навес; при значительных габаритах и наличии развитой высотной части имелась мансарда, мезонин. Корчма состояла из общественной и жилой частей. Основным помещением общественной части, и в целом строения был шинок, рядом с которым обычно устраивали

кухню. Количество комнат для постояльцев было различным и зависело от размеров корчмы.

Существует тесная связь между принципами построения двора сельского жилища и корчем рассматриваемого региона. В восточной части современной Беларуси наибольшее распространение в данный период получили крытый круглый и линейный дворы. Хозяйственные постройки находились под одной крышей с главным строением. Подобным образом единый объем составлял шинок с кухней, жилые помещения, коридор и конюшня в «заезжей» корчме. При строительстве использовали местное сырье: фундамент делали каменным, стены выполняли деревянными из бревен или брусьев. Стеновая конструкция помещений, в которых теплотехнические требования были невысоки, состояла из деревянных стоек и простого материала, в частности, досок, жердей, тонких бревен. Для регионов Поднепровья и Подвинья характерно использование деревянного декора различного типа, гораздо более замысловатого и разнообразного, нежели в западном регионе современной Беларуси. На главном фасаде здания корчмы выполнялось декоративное обрамление окон, ставни, переплеты, орнаментированные карнизы, дверные полотна.

Исследование сохранившихся почтовых станций вдоль дороги Санкт-Петербург – Киев (в настоящее время в пределах Беларуси дорога республиканского значения М-8) позволило определить основные приемы формирования облика типового придорожного заведения XIX в. на данном маршруте. Станционные дома выполнялись в стиле неоготики, нередко с элементами классицизма. Такого типа сооружения возводились каменными, одноэтажными с центральным входом, ведущим в короткий коридор, а далее во двор. Станционный дом, размещенный главным фасадом вдоль дороги, обрамлялся ограждением, за которым размещался обширный четырехугольный с хозяйственными постройками по пери-

метру и колодцем в центре двор. Имелось два входа: со стороны главного и дворового фасадов. По обе стороны коридора размещались комната станционного смотрителя, помещение кучера, комната для постояльцев, шинок, подобно корчме, а также кладовая и ватерклозет (теплая уборная). Номенклатура помещений здания почтовой станции была минимальна, лишь самые необходимые комнаты с небольшим набором предметов интерьера. По дороге из Санкт-Петербурга в Киев при возведении почтовых станций использовалась центричная и центрично-осевая композиционная схема. В центре фасада имелось входное крыльцо, ризолит. На главном фасаде размещалось обычно по два арочных или стрельчатых окна без ставен с характерным декором по обе стороны крыльца. Имелся небольшой прямоугольный аттик над входом, угловые пилястры, карниз часто выполнялся в виде аркатурного пояса. Навес над входом поддерживался литым чугунным декором, в котором кронштейны отделялись характерным растительным орнаментом. Фасад здания оштукатуривался и окрашивался в светлые тона. Комнаты постояльцев и прочие также оштукатуривались и покрывались краской, иногда клеивались обоями. Для отделки стен флигеля использовалась глина. Пол был деревянным. Вальмовая крыша покрывалась тонкими деревянными пластинами – гонтом. Типичными примерами таких объектов служат почтовые станции в д. Погребенка, д. Гришаны и д. Локути. Вдоль рассматриваемой дороги в пределах современной Беларуси имелось 22 почтовые станции [2, с. 627]. Сохранилось 9 из них.

Весьма интересным примером является станция в деревне Кузьмино Городокского района Витебской области (рис. 1), представляющая историческую ценность.

В результате ее реставрации была открыта придорожная гостиница, что может служить положительным примером и одним из возможных вариантов использования сохранившихся почтовых станций.

Домик станционного смотрителя занимает кафе белорусской кухни с обеденным залом на 16 мест и мини-баром. Место былых стойл для лошадей занял современный паркинг.

Организована гостевая стоянка на шесть машиномест и охраняемая стоянка для грузового транспорта на 10 мест. А бывшая каретная стала гаражом для автомобильного транспорта. Отелем на шесть мест с одно- и двухместными номерами стал флигель для ямщиков.

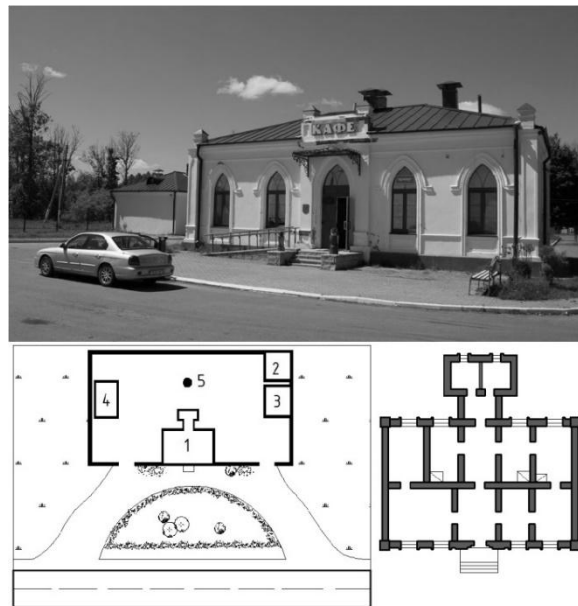


Рис. 1. Почтовая станция в д. Кузьмино, Городокский район, Витебская область:
1 – станционный дом, 2-3 – амбар с погребом,
4 – флигель для кучера, 5 – колодец

Комплекс почтовой станции в деревне Локути Шкловского района Могилевской области состоял из станционного дома, служебного флигеля, каретной и конюшни. Архитектура объекта является типовой, не сохранилась лишь ограждающая стена станции. Имеется пристройка с выходом на дворовом фасаде. В настоящее время используется ДЭУ №71 РУП «Могилевавтодор». Заставной дом в агрогородке Довск Рогачевского района Гомельской области отличается угловым размещением главного здания по причине его расположения на пересечении дорог. Углы здания, дверной проем и прямо-

РАЗДЕЛ 3 АРХИТЕКТУРА ЖИЛЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ

угольные окна отделаны уступчатой рустовкой; карниз профилированный. Не сохранился навес над входом, и практически полностью отсутствуют чугунные кронштейны. Станционный дом в деревне Калинино Гомельского района (почтовая станция «Климовка») отличается тем, что входной тамбур выступает за основную линию фасада. Окна прямоугольные, наружные стены также не несут элементов украшения. Здания почтовой станции в д. Фойна Могилевского района выполнены в стиле неоклассицизма. Фасад станционного дома выразителен: стены украшены плоским прямоугольным рустом, дверные и оконные проемы имеют полуциркульное завершение, карниз решен в виде аркатурного пояса, над входом имеется характерный для данного сооружения навес на чугунных кронштейнах. Особенностью фасада данного здания является наличие «гирек» в завершении оконных проемов.

В настоящее время к объектам, выполняющим эти и другие функции, относятся придорожные заведения. Нами проведен анализ объектов придорожного сервиса, размещенных вдоль трассы М-8. Данная автомагистраль, которая пересекает республику с севера на юг, является участком Критского транспортного коридора IX, связывая Беларусь со странами Западной и Центральной Европы, Прибалтикой и Скандинавией, Россией, Украиной. По территории Беларуси трасса проходит, начинаясь от пограничного пункта Езерище и следуя на юг до пограничного пункта Новая Гута. Протяженность автомагистрали составляет 456 км.

Без развитой сети автомобильных дорог невозможно современное государство. Это обусловлено экономическими, политическими и социокультурными факторами. Существует как прямая, так и обратная связь между уровнем развития страны и качеством дорог и их благоустройства. С одной стороны, дороги выступают элементом цивилизации – это пути, по которым велись завоевания, распространялись религия, знания, опыт и от-

крытия. С другой – современная дорожная сеть – результат научно-технических достижений и связей. Качество и архитектура дороги могут свидетельствовать об уровне развития государства. Рассмотрим ряд придорожных кафе, размещенных вдоль трассы М-8, которыми на данном этапе представлена архитектура автомагистрали республиканского значения.

Кафе «Быховчанка» Белкоопсоюза, расположено в д. Воронино Быховского района Могилевской области (рис. 2).

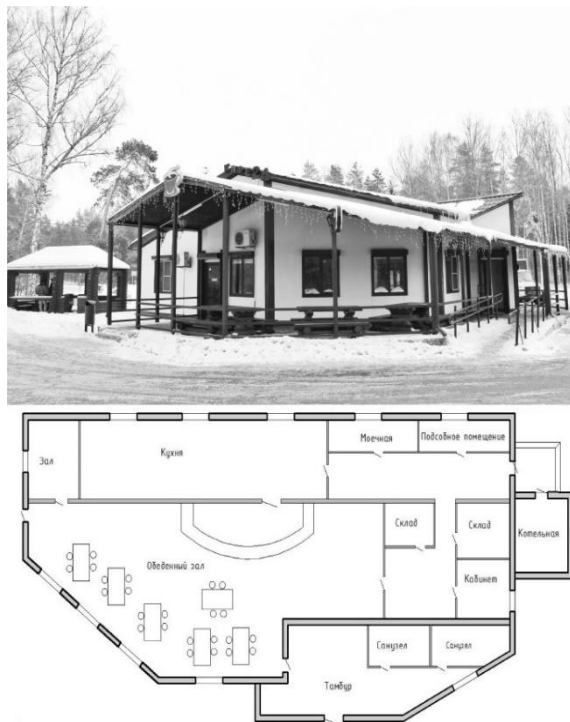


Рис. 2. Кафе «Быховчанка» Быховского райпо, д. Воронино, Быховский район, Могилевская область

Пункт питания на 24 посадочных места представляет собой компактный объем с открытой террасой, которая весьма активно используется в летний период. На прилегающей территории имеются беседка, мангал, стоянка для легковых автомобилей на 10 мест. Снаружи здание, несмотря на свою простоту, выглядит весьма лаконично и уместно. Фасад выполнен в теплых тонах с элементами отделки из дерева. Здание напоминает частное одноэтажное жилище с двускатной крышей. Внутренняя отделка помещений проста и

не в полной мере связана с художественным решением фасада. Придорожные заведения, относящиеся к Белорусскому республиканскому союзу потребительских обществ, имеют свой фирменный стиль, типовые для данной сети планировочную организацию и художественное оформление.

В связи с этим архитектурно-конструктивное решение данного заведения и кафе «Хуторок», размещающегося также вдоль трассы М-8 в районе агрогородка Октябрь Буда-Кошелевского района Гомельской области, весьма схожи.

На участке рассматриваемой автомагистрали в д. Воронино Быховского района Могилевской области разместилась усадьба под названием «Елки-палки», в которой предлагаются услуги питания и постояя (рис. 3). Комплекс включает 2 отдельные зоны. Первая представлена двумя отдельно стоящими зданиями: одноэтажным кафе с пристройками хозяйственного назначения и двухэтажной гостиницей с шестью гостиничными номерами. Исполнение построек близко облику деревенского усадебного дома.

Главным конструктивным и отделочным материалом послужило дерево. Здания бревенчатые с двускатной крышей. Бревна уложены таким образом, чтобы наружные срезы в углах здания (остатки) образовывали криволинейную поверхность. Срезы при этом покрыты красной краской. Цвет бревен усилен окрашиванием. Ступени при входах выполнены из деревянных пластин. На территории данного участка имеется крытая летняя терраса с конструкцией крыши в виде купола, две небольшие беседки, установлены малые архитектурные формы. Внутренняя отделка выполнена в общем стиле усадьбы. Обеденный зал достаточно просторный, оформлен с использованием национальных мотивов.

Для зонирования пространства применены декоративные решетки. В соседнем двухэтажном здании размещается 6 гостиничных номеров. Комнаты для постояльцев небольшие по площади с мини-

мально необходимыми условиями. Облик зданий и внутреннее оформление объединены концепцией и исполнением, чему способствовало обилие деревянных конструкций и декора. На территории, соседствующей с данной, расположено одноэтажное здание, вмещающее 10 гостиничных номеров. Три входных тамбура выходят за линию главного фасада. К зданию прилегает крытая летняя терраса с фонтаном, также имеется баня и хозяйственные постройки. В непосредственной близости к объекту располагается автозаправочная станция сети по «Белоруснефть».

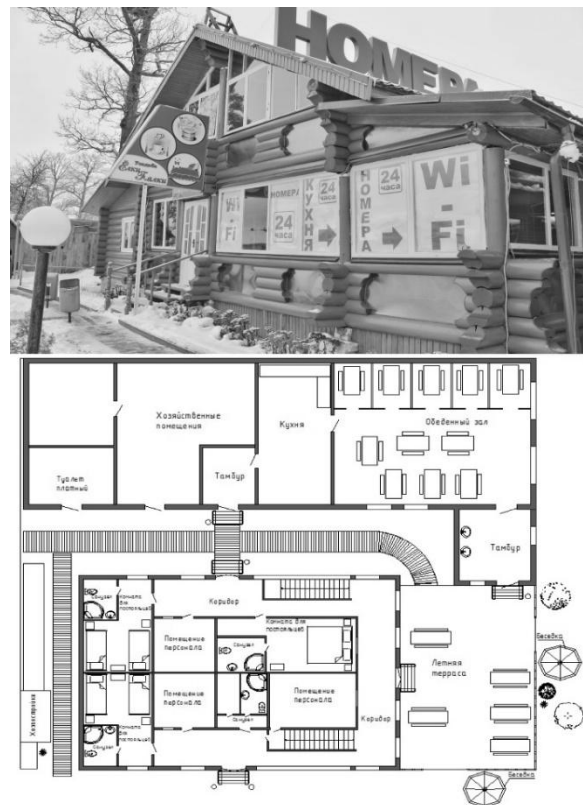


Рис. 3. Усадьба «Елки-палки», д. Воронино, Быховский район, Могилевская область

Кафе-закусочная «Смак» находится в д. Заходы-д. Евдокимовичи Шкловского района. Заведение включает здание с обеденным залом, две каменные беседки и закрытый внутренний двор с мангалом. В данном случае владельцы объекта не использовали концепцию усадебного бревенчатого жилища и дерево в качестве

основного материала. Здание кафе каменное прямоугольное в плане. В оформлении фасада и прилегающей территории использованы современные материалы: декоративный камень, кованные изделия и детали, небольшие статуи и другие малые архитектурные формы. Немало проработаны идея и детали интерьера. В недавнем времени был реализован новый замысел в оформлении обеденного зала. Хотелось бы отметить данное заведение как объект придорожного сервиса с оригинальной внутренней отделкой. В интерьере весьма компактного обеденного зала сочетались холодность вертикальных поверхностей, имитирующих необработанные материалы, кованая мебель с ярким текстилем, стилистическая атрибутика и современное декорирование. Можно отметить черты средневекового стиля в сочетании с текущими тенденциями.

Кафе «4 сезона» в д. Застенки Оршанского района разместилось в здании некогда функционирующей почтовой станции. Кроме пункта питания и вспомогательных помещений имеется 4 комнаты для постояльцев. Территория не огорожена и не имеет специального благоустройства и озеленения.

Отель-ресторан «Гранд» в д. Андреевщина Оршанского района в некоторой степени напоминает замковое сооружение. Объемное сооружение с угловой башней, два отдельных входа в ресторан и в отель, стрельчатые оконные проемы, а также псевдоокна на боковом фасаде – все это оказалось не совсем типично для объекта придорожного сервиса. Крупный комплекс предполагает оказание услуг питания и размещения не только путешественникам, но и местным жителям. Предусмотрена летняя площадка, имеется также огороженная территория с беседками, малыми архитектурными формами и включенными в существующий ландшафт естественно-природными компонентами, обеспечивающими эстетическое восприятие среды.

Согласно Генеральной схеме размещения объектов придорожного сервиса до

2020 г. вдоль рассматриваемой автомагистрали предлагаются к возведению следующие объекты: 3 кемпинга, 1 АЗС, 5 пунктов питания, 3 пункта поезда, 2 СТО, 1 автомойка [3, 30-31, 40-41, 49, 83-84]. Платных отрезков на трассе нет. Отсутствуют ограждения от диких животных и в населенных пунктах. В рамках Государственной программы предусмотрен проезд транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось 11,5 тонны на международных автомобильных дорогах стран-участниц Содружества Независимых Государств, в том числе на автомагистрали М-8/Е-95. А также в связи с расширением сети платных дорог планируется введение платы за проезд транспортных средств на участке Витебск – Орша рассматриваемой трассы. Условно обследованные объекты придорожного сервиса вдоль автомагистрали М-8 можно классифицировать: по назначению (виду предлагаемых услуг), по комплексности объекта, по этажности, по конструктивной схеме и материалу конструкций, по стилистике оформления, по размещению, по мощности (вместимости, пропускной способности), по режиму работы. Заведения у автомобильной дороги направлены на оказание конкретного вида услуг, однако, в последнее время подчеркивается важность создания комплексных объектов, где предоставляется расширенный сервис.

Несмотря на некоторое снижение интенсивности транзитного потока по данной автомагистрали, стоит отметить, что ее значение для нашей страны велико, как, впрочем, на протяжении всего исторического пути развития белорусских земель. Территория современной Беларуси всегда занимала важное место в обеспечении коммуникации в регионе. Существенность максимального и разумного использования данного преимущества неоднократно подчеркивалась и на современном этапе развития страны. С этой целью ведется деятельность (правовая, архитектурная, строительная, экономическая) по обеспечению качественного покрытия и инфраструктуры дорог. В част-

ности, растет число объектов придорожного сервиса, совершенствуется качество дорожного покрытия, расширяется перечень предлагаемых услуг. Тем не менее, анализ инфраструктуры трассы М-8 дает основание полагать, что уровень развития сервиса здесь недостаточен. На значительных участках автодороги объекты сервиса не встречаются вовсе. Наиболее крупные из имеющихся объекты (агроусадьбы и комплексы, включающие пункт питания и пункт постоя) тяготеют к областным и районным центрам, что объясняется большими возможностями спроса на услуги, а значит окупаемостью и прибыльной деятельностью. На участках, отдаленных от крупных населенных пунктов, объекты придорожного сервиса размещаются эпизодично и предлагают малый объем услуг.

Недостатки придорожной инфраструктуры – это составляющие проблемы туристической непривлекательности в целом страны, располагающейся на перепутье основных европейских транспортных потоков [4, с. 250].

Заключение. В настоящее время ведется активная деятельность по совершенствованию нормативной базы, привлечению инвестиций, типовому и индивидуальному проектированию, возведению недостающих объектов придорожного сервиса и усовершенствованию существующих. Можно констатировать, что уровень развития сети автомобильных дорог – это своего рода индикатор изменений в эко-

номике и критерий прогресса. Автомагистраль М-8 недостаточно оснащена объектами придорожного сервиса, которые размещены эпизодично и в ряде случаев характеризуются неоднородностью стилового оформления. Следовательно, необходим детальный анализ и взвешенная деятельность, направленная на повышение качества автомобильной дороги и необходимого уровня дорожной инфраструктуры.

Литература

1. Сардаров, А.С. Книга о дорогах. Дороги в человеческой цивилизации и культуре. – Минск: Арт Дизайн, 2000. – 192 с.
2. Дембовецкий, А. С. Опыт описания Могилевской губернии. В 3 кн. – Репринт. изд. – Могилев : АмелияПринт, 2008. Кн. 2 – 1028 с. : ил.
3. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24.03.2016 г. №13 «Об установлении генеральной схемы развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года».
4. Малков, И. Г. Особенности современного этапа формирования архитектуры объектов придорожного сервиса / И. Г. Малков, И. И. Малков // Архитектура : сборник научных трудов. – 2016. – Вып. 9. – С. 245 - 251.

MOTORWAY M-8: FROM POSTAL STATIONS TO ROADSIDE CAFES

Malkov I.I., Evstratenko A.V.

Belarusian State University of Transport

In the article the analysis of safety buildings of postal stations, their current state and use. The variants of the architectural and planning solutions for the modern roadside service along the motorway M-8.

Поступила в редакцию 20.01.2017 г.

УДК 725.04:73/.75(476)

ТЕНДЕНЦИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОНУМЕНТАЛЬНО – ДЕКОРАТИВНОГО ИСКУССТВА В ИНТЕРЬЕРАХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ СОВРЕМЕННОЙ БЕЛАРУСИ

Шаппо К.Ю.

соискатель кафедры «Дизайн архитектурной среды»
Белорусский национальный технический университет

В статье даётся оценка монументально-декоративного искусства (далее МДИ) рубежа XX-XXI вв. Беларуси. При разноплановых решениях внутренней среды неизменно определяются объ-

ективные закономерности, которые делают объекты МДИ принадлежностью конкретного интерьера. На сегодняшний день образно-художественная составляющая среды интерьера