

УДК 72.035

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ» АРХИТЕКТУРА ПОЛОЦКА В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX вв.

Я.Д. ФИЛИППЕНКО
(Полоцкий государственный университет)

Рассматриваются особенности влияния на архитектуру и градостроительство Полоцка появления двух линий железной дороги в конце XIX начале XX веков. Приведены краткие исторические сведения о строительстве в Полоцке Риго-Орловской и Бологое-Полоцкой железной дороги, проанализирована архитектура зданий двух полоцких вокзалов и некоторых вспомогательных зданий.

Ключевые слова: железная дорога, Полоцк, вокзал, архитектура, планировочная структура города.

Введение. Строительство железной дороги в Беларуси в конце XIX начале XX веков активно повлияло на развитие архитектуры и многие градостроительные процессы. В том числе, на развитие общей коммуникационной сети страны, появление новых типов зданий и сооружений, планировку городов и сельских поселений, появление и развитие новых строительных конструкций и архитектурных приемов, создание новой застройки вокруг железнодорожных станций.

Первая железнодорожная линия была построена в Англии в 1825 году от Стоктона до Дарлингтона (21 км). В Российской империи железная дорога появилась через 12 лет (11 ноября (30 октября по ст.ст.) 1837 года) и протянулась на 27 километров соединяя Петербург и Царское Село (инж. Ф.Герстнер) [1].

(15) 27 декабря 1862 года была сдана в эксплуатацию Петербург-Варшавская железнодорожная магистраль, первая, проходившая по территории Беларуси. Длина участка Поречье-Гродно составляла 63 км [2].

Строительство и эксплуатация железной дороги требовали и возведения новых типов зданий и сооружений, главенствующим среди которых безусловно были вокзалы.

«К середине XIX века в Европе были выработаны основные схемы расположения вокзалов относительно путей - параллельно путям («параллельная» или «боковая», разновидностью являлась «островная» схема), и у начала железных дорог («тупиковая»). Эти схемы определили не только функциональную, но и объемно-пространственную типологию вокзалов, а также их взаимодействие с окружающим пространством. Тупиковая схема была наиболее предпочтительной для столичных вокзалов, предоставляя большие возможности для создания монументального фасада со стороны города. Для проходных станций и остановочных пунктов наиболее распространенным являлось одностороннее боковое (продольное долевое) расположение пассажирского здания относительно железнодорожных путей» [3].

Основная часть: Риго-Орловская железная дорога. Швейцарский инженер Гонзебач был приглашен Рижским биржевым комитетом для производства изысканий и предварительных работ по сооружению Риго-Динабургской железной дороги (рис. 1, 2). Эта железная дорога была спроектирована и сооружена на правом берегу Западной Двины, хотя по предварительным предложениям она должна была пройти через Митаву и Бауск по левому берегу реки, но такое решение было признано недопустимым в силу стратегических соображений в высших инстанциях. 12 сентября 1861 года было открыто движение поездов по железной дороге Рига-Динабург. 18 июля 1863 года английские инженеры приступили к строительству однопутной Динабург-Витебской железной дороги, которая впоследствии, как и Риго-Динабургская, стала частью Риго-Орловской железной дороги [4].

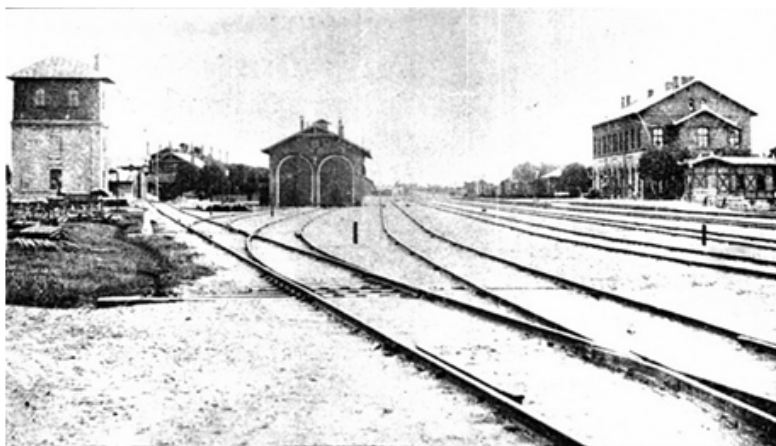


Рисунок 1. – Вид на станцию Полоцк (Риго-Орловской линии) с северо-запада. Фотография начала XX в.

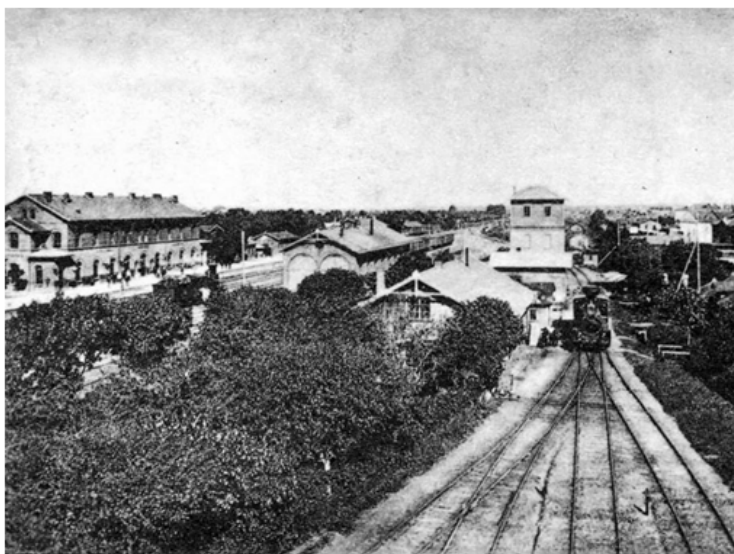


Рисунок 2. – Вид на станцию Полоцк (Риго-Орловской линии) с востока. Фотография начала XX в.

«24 мая 1866 года при большом стечении народа было открыто движение пассажирских поездов через станцию Полоцк Риго-Орловской железной дороги (Динабургской в то время)» [5].

Как писал Дейнис Иван Петрович: «Железные дороги были двухколейными. Особо оживленное движение было по Риго-Орловской дороге: ходило две пары пассажирских поездов в день и большое число товарных – много грузов отправлялось в порты и далее за границу» [6, с. 23].

Строительство Динабурго-Витебской железной дороги повлекло за собой значительные изменения в планировочной структуре города. Некоторые кварталы укрупнились, изменилась трассировка нескольких улиц, застройка преодолела существующие до этого границы города, перехлестнулась через железную дорогу, прошла вдоль нее и дала толчок к развитию новой селитебной территории Полоцка.

«С переходом от классицизма к эклектике начал уходить в прошлое и градостроительный тип мышления архитекторов. Проблема архитектурного ансамбля, которая лидировала в творчестве зодчих первой трети XIX века, стала уступать место иным тенденциям, в числе которых были и поиски архитектурного образа нового типа здания – вокзала, выражающего его специфику». [7, с. 213].

«Вокзал в Полоцке был торжественно открыт 24 мая 1866 года, когда было открыто движение поездов на полоцком участке железной дороги». [8] Каменное здание вокзала Риго-Орловской линии имело два этажа: на первом этаже располагались залы ожидания для пассажиров, кабинеты администрации: начальника станции, помощника начальника, телеграф, билетные кассы, а на втором этаже — квартиры для начальника станции и других работников. (рис. 3, 4).



Рисунок 3. – 23 мая 1910 года, в день памяти преподобной Евфросинии, состоялось возвращение мощей святой Евфросинии в Полоцк



Рисунок 4. – 23 мая 1910 года, в день памяти преподобной Евфросинии, состоялось возвращение мощей святой Евфросинии в Полоцк

«Помещения для пассажиров разделены для I, II и III класса. На станции был устроен буфет и туалетная комната для дам. Таким было здание вокзала Полоцк в конце XIX века. В 1905 году к двухэтажному зданию на станции Полоцк были пристроены одноэтажные флигели» [5].

К сожалению, первоначальное здание вокзала не сохранилось. Однако, так как строилось оно по типовому проекту для Динабургской железной дороги, возможно составить представление об его облике не только по фотографиям начала XX века, но и на примере вокзалов в Верхнедвинске и Шумилино, сохранившимися до нашего времени. Типовой проект станции второго класса Динабург-Витебской железной дороги из «Альбома чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог 1872 года» [9, лист 69] (рис. 5) дает представление об архитектуре вокзала в Полоцке, его фасадах и планировке. За прошедшие полтора века здание Риги-Орловского вокзала несколько раз перестраивалось и во время второй мировой войны оно было полностью разрушено.

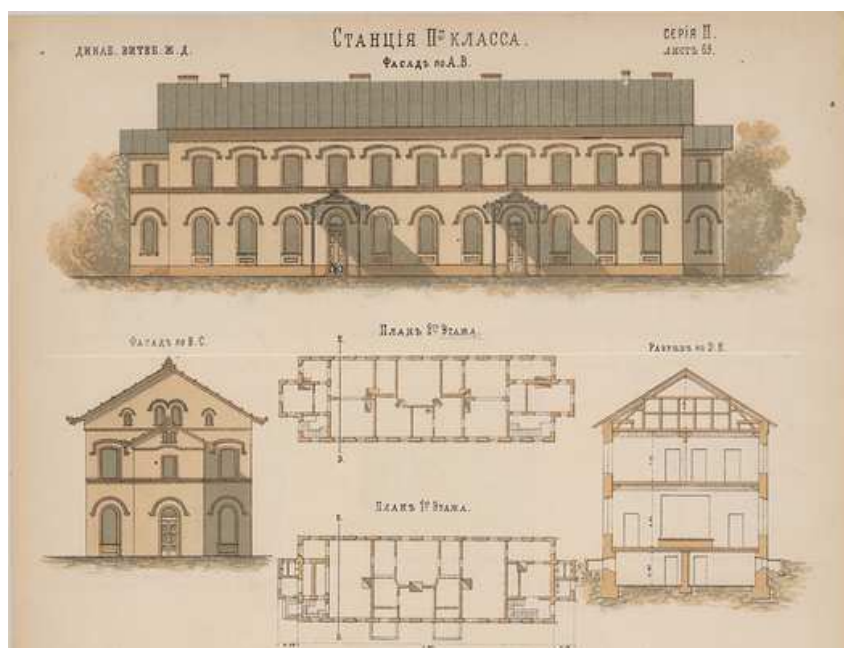


Рисунок 5. – Типовой проект станции II класса Динабург-Витебской железной дороги.
Лист из Альбома чертежей общего расположения путей,
зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог, 1872 г.

Работа железной дороги требовала большого количества вспомогательных зданий и сооружений. Кроме пассажирских строились на станциях и производственные здания: вагонные сараи, локомотивное депо, пакгаузы (рис 6), сараи для дров, водоемные здания и др.

Полоцк стал важным железнодорожным узлом, в который прибывали пассажирские поезда из Двинска, Риги, Варшавы, Витебска, Москвы, Орла, Петербурга и Седлеца. 1 января 1895 года Риго-Динабургская, Динабурго-Витебская и Витебско-Орловская железные дороги были объединены в одну - Риго-Орловскую железную дорогу.



Рисунок 6. – Сохранившийся пакгауз (товарный склад) в Полоцке 2 пол.XIX в.

Бологое-Полоцкая железная дорога. «В 1902–1906 годах, согласно «Высочайше утвержденному в 1-й день марта 1902 года Положению», действительный статский советник, инженер путей сообщения Александр Николаевич Рыжов в кратчайшие сроки обеспечил проведение изысканий, а затем приступил к руководству постройкой «дороги в Царство Польское» [4].

«В конце первого десятилетия XX века было открыто железнодорожное сообщение еще по одной дороге, ведущей из Бологого через Невель и Полоцк на Седлец. На северо-восточной окраине города был построен красивый железнодорожный Николаевский вокзал (на станции Николаевской дороги) с залами ожидания 1го, 2го и 3го классов, с багажным отделением, билетными кассами и телеграфом» (рис. 7,8) [10, с. 37].

Несмотря на то, что дорога была однопутной, она имела приспособленные под два пути опоры мостов и земляное полотно на случай увеличения транспортных потоков. Военные требовали, чтобы на дороге имелись обгонные пути и стрелки на запасных разъездах, теплые бараки для новобранцев, конюшни и питьевые желоба для коней, кубовые для кипятку, погрузочные площадки, продовольственные пункты и бани на станциях III класса. Регулярное движение от Бологого до Полоцка было открыто в январе 1907 года. Французы настаивали, чтобы дорогу открыли в апреле 1906 года, но строительство замедлилось из-за начала русско-японской войны 1904-1905 годов. Однако, все вокзалы III класса были построены уже к 1905 году, за исключением Осташкова, где вокзал сгорел до открытия движения [4].



Рисунок 7. – Николаевский вокзал в Полоцке. Фотография 1915 г.

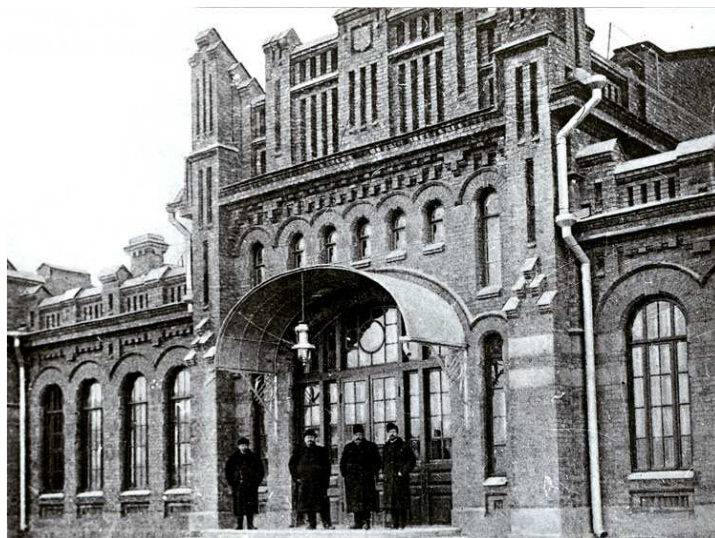


Рисунок 8. – Николаевский вокзал в Полоцке. Фотография 1907 г.



Рисунок 9. – Вокзал в Бологое.

Из альбома чертежей зданий и сооружений Бологое - Седлецкой ж. д. - Пб., 1907 г. [11]

«Вокзалы, точнее пассажирские здания, на станциях III класса (основных) — Бологое II, Осташков, Торопец, Великие Луки, Невель, Полоцк — были построены из кирпича, а на станциях IV класса (линейных) — из дерева. В каждом из них были помещение для почты, ламповая, где светильники заправляли керосином, отдельные служебные помещения коменданта, агента службы движения, телеграфиста и, конечно, зал ожидания с круглыми, так называемыми «утермарковскими» печами. В вокзалах III класса непременно был буфет с деревянным, обсыпанным землей ледником для хранения провизии. Мужская и дамская уборные с «ватерклозетами» имелись на всех станциях. В вокзалах III класса строили «отхожая места каменные, отопляемые», а на станциях IV класса — «холодные, деревянные, с каменными выгребными» [4].

Чертежей Николаевского вокзала в Полоцке на данный момент не выявлено, но составить впечатление о его архитектуре можно на основе старых фотографий и чертежа вокзала в Бологое, так как проектировались они одними архитекторами и в одном стиле. Безусловно, в этих зданиях присутствовали различия, все же они строились не по типовому проекту, но схожие элементы и построение композиции делали их знаковыми, запоминающимися пунктами отправления и прибытия.

Установить авторство зданий Бологое-Полоцкой железной дороги удалось историку транспорта Ю.Л. Ильину. Это архитекторы из Польши – Станислав Воловский и Владимир Мышак. Воловский был хорошо известен в России и за рубежом, причем работал он не только в железнодорожной отрасли. Он получил образование в Петербурге и, будучи приверженцем модерна, был одним из достаточно известных архитекторов Киева. «С.Воловский и В.Мышак передали в зданиях и сооружениях Бологое-Полоцкой взаимосвязь российского и западноевропейского зодчества, подчеркнув таким образом западное направление дороги, европейский колорит. В деревянных объектах они сумели одновременно отразить в рамках стиля модерн народную традицию русских изб и теремов. А в кирпичных присутствуют и элементы польской готики, и помпезность официального европейского городского стиля рубежа XIX–XX веков (высокие окна с орнаментикой, монументальность и затейливость кирпичной кладки). Все объ-

екты отличаются сугубо железнодорожной основательностью – усилены контрфорсами и дополнительными балками для защиты от вибраций при проходе поездов» [12].

Железнодорожная инфраструктура станции Полоцк 2 явилась отправной точкой развития района Громы и задала направление развития планировки этой части города. К каждой станции Бологое-Полоцкой железной дороги была подведена вода, которую подавали 25 кирпичных шатровых водонапорных башен, именуемых водоемными зданиями. Как и все постройки этой железнодорожной линии, они сооружены в едином архитектурном стиле.

В 1910 г. городская черта в восточной части города проходила немногим дальше Старовокзальной улицы (примерно до современной Юбилейной улицы). На тот момент около Николаевского вокзала находилось лишь несколько деревянных жилых домов, а между вокзалом и городом простиралось большое поле. Постепенно к концу 1916 г. вдоль железной дороги стала образовываться жилая застройка. Деревянные дома строились вдоль Риги-Орловской линии в направлении Витебска и по правой стороне ветки соединяющей обе железнодорожные линии Полоцка. Таким образом, пристанционный поселок у Николаевского вокзала сомкнулся с застройкой на восточной окраине города. В 1917-1918 гг. для сотрудников железной дороги были построены деревянные дома вдоль современной Железнодорожной улицы [13].

«На станциях III класса построили больницы: в Бологом — на 65 коек, в Полоцке — на 20, в Торопце — на 13 (рис. 10,11). В среднем расход на одного больного в день составлял от 85 копеек до полутора рублей при норме питания 26-35 копеек. Медицинская помощь и уход были хорошими. Так, в отчете за 1910 год перечислено более 100 болезней, с которыми железнодорожники обратились в фельдшерские пункты или больницы, и, если верить написанному, около 90% из них выздоровели» [4].

«Кроме больниц, в Осташкове, Торопце, Великих Луках и Полоцке построили одноклассные школы. Церквей, принадлежавших железной дороге, при Бологое-Полоцкой линии не возводили. У Николаевской дороги уже были пять церквей рядом со станциями и даже курсирующий вагон-церковь» [4].

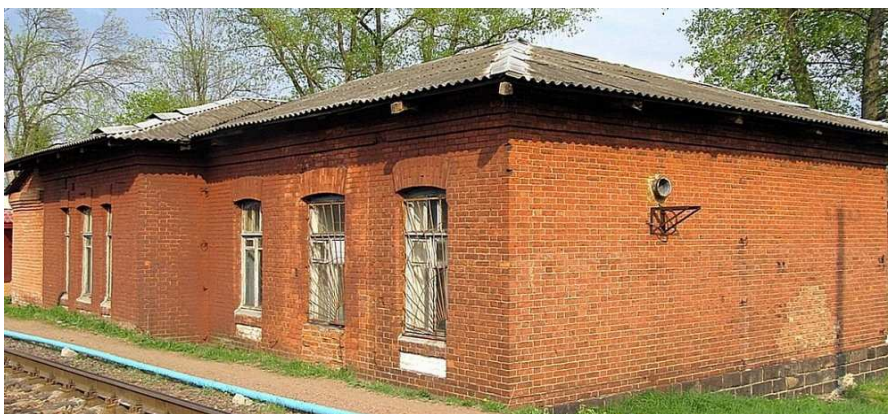


Рисунок 10. – Железнодорожная поликлиника с аптекой 1911 г.



Рисунок 11. – Железнодорожная больница 1911 г.

Как можно увидеть по сохранившимся зданиям, архитектура привокзальной застройки являла собой стилистическое и образное единство. Николаевский вокзал хоть и не сохранился до нашего времени, но его архитектура до сих пор интересует и восторгает полочан.

Заключение. Подводя итоги, можно отметить, что строительство двух линий железной дороги в Полоцке определило направления и особенности развития планировочной структуры города в начале XX века.

Также следует отметить, что архитектуру железнодорожных зданий в Полоцке можно в большинстве своем отнести к так называемому «кирпичному» стилю, характерному в первую очередь для промышленной архитектуры того периода, хотя Николаевский вокзал отличается выраженными неоготическими мотивами. Два полоцких вокзала являлись своеобразными центрами притяжения горожан и гостей города. Новый тип зданий довольно быстро прижился и стал неотъемлемой частью архитектурного образа Полоцка.

Знание и понимание истории города через его архитектуру является важной частью самосознания современных полочан. Но не менее важно и стремление сохранить дошедшие до нас здания с уважением и осознанием их важности.

ЛИТЕРАТУРА

1. История железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/История_железнодорожного_транспорта/. – Дата доступа: 07.11.2018.
2. История железных дорог Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://history.rw.by/zheleznye_dorogi/. – Дата доступа: 08.11.2018.
3. Петухова, Н. М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830–1910-е годы : дис. ... канд. искусствоведения : 17.00.04 / Н. М. Петухова. – Санкт-Петербург, 2010. – 311 л. : ил.
4. Строительство первых дорог [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://history.rw.by/zheleznye_dorogi/stroitelstvo_pervyh_dorog/. – Дата доступа: 08.11.2018.
5. Вокзал станции Полоцк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://history.rw.by/vokzaly/vokzal_polotsk/. – Дата доступа: 08.11.2018.
6. Дейнис, И.П. Полоцк в XX веке, 1905 – 1914 / сост., предисл., примеч.: А. И. Судника. – Полоцк : Полоцкое книж. изд.-во, 2012. – 71 с.
7. Петухова Н.М. Эволюция градостроительной роли железнодорожных вокзалов России 1830-х - 1910-х годов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Лингвистика. – 2010. – № 3. – С. 210–216.
8. Пост, Л. Динабург-Витебская, Риги-Орловская железная дорога [Электронный ресурс] / Людмила Пост. – Режим доступа: <https://ok.ru/polotsk.history/topic/68000340069232>. – Дата доступа: 08.11.2018.
9. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / сост. И. И. Волгунов (Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории). – М. : Печатня С. П. Яковлева, 1872. – 8, [2] с., [235] л. ил.
10. Путеводитель по городу Полоцку 1910 года : К торжеству перенесения мощей преподобной Евфросинии, княжны Полоцкой, из г. Киева в г. Полоцк / сост., примеч. и вступ. ст.: Л.Ф. Данько, А.И. Судник. – Полоцк : А.И. Судник, 2006. – 48 с.
11. Альбом чертежей зданий и сооружений Бологое – Седлецкой ж. д. – Пб., 1907. (Хранится в Центральной научно-технической библиотеке МПС.)
12. Бологое-Полоцкая железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzd-expro.ru/history/bologoe-polotskaya/>. – Дата доступа: 06.11.2018.
13. Вульф А. Заповедная железная дорога [Электронный ресурс] / А. Вульф // Наука и жизнь. – 2001. – №12. – Режим доступа: <https://www.nkj.ru/archive/articles/7532/>. – Дата доступа: 08.11.2018.

“RAILWAY” ARCHITECTURE OF POLOTSK AT THE END OF THE XIX CENTURY AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

Y. FILIPENKA

Peculiarities of the influence of building of two railway lines on the Polotsk architecture and urban planning at the end of the XIX century at the beginning of the XX century are shown in the article. Some historical information on Rigo-Orlovskaya and Bologoe-Polotsk railways lines building is given. The two railway stations and nearby supportive buildings architecture is analyzed.

Keywords: railway, Polotsk, the railway station, architecture, the city planning structure.