

УДК 72.05

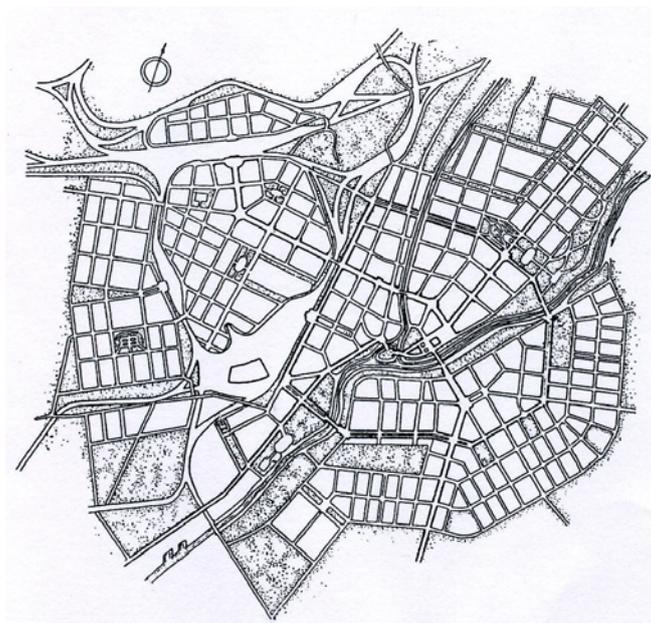
**РЕКОНСТРУКЦИЯ ГОРОДА ВИТЕБСКА С 1944 ПО 1954 ГОДА****М.А. ВЕРИГО***(Представлено: канд. ист. наук, доц. В.Е. ОВСЕЙЧИК)*

*Рассмотрен процесс реконструкции города Витебска с 1944 – 1954 года. Источниками послужили фотоматериалы, нормативно-правовая документация. Сделан вывод, что в первое десятилетие после окончания Великой Отечественной войны, Витебск был полностью восстановлен. В этот период были произведены серьезные изменения в планировке города.*

26 июня 1944 года Витебск был освобожден от немецко-фашистских захватчиков. Во время оккупации город сильно пострадал. Около 93 жилых зданий было уничтожено, разрушена градостроительная система города. После освобождения в короткие сроки архитекторы Минска и Витебска составили генеральные планы по восстановлению города. Эти планы создавались не только как архитектурно-строительные документы, но и как народнохозяйственные планы. Взаимодействие архитектуры и строительства, а также экономического и культурного развития Витебска данного периода привели к качественному новому состоянию архитектурно-градостроительной ситуации в городе.

Одной из главных особенностей реконструкции Витебска является учет исторически сложившейся планировки города, природных условий и довоенных генеральных планов. Стержнем проектного плана города выступали река и ее набережные. Главная городская магистраль – улица Ленина – идет параллельно реке с севера на юг. Между ней и рекой лежат основные существующие и проектируемые площади – Театральная, новая Центральная и площадь Ленина. Площади проектируются открытыми на реку, которая становится осью генерального плана. Значительно изменилось центральное ядро Витебска. До войны оно находилось в пределах исторического центра, то по послевоенному генеральному плану с противоположной стороны реки был сформирован ансамбль улицы имени Кирова. Так же ядро получило развитие вдоль главной городской магистрали – улицы имени Ленина, которую впоследствии завершает новая площадь Победы.

При реконструкции архитекторы города выступали за сохранение и улучшение исторически сложившейся планировки города. Они старались устранить недостатки, сохранить и развить положительные качества существующей планировки. Первое, что архитекторы предлагали реконструировать были две основные магистрали города: улицы Ленина, расположенной параллельно Западной Двине, и перпендикулярной к ней улицы Кирова, идущей от вокзала. Две кольцевые магистрали – одна, охватывающая центральный район, и другая, проходящая по окраинным районам города, – свяжут в единую композицию план Витебска и образуют радиально-кольцевую систему (рис. 1) [1, с. 42–48].

**Рисунок 1. – Схема проекта планировки Витебска**

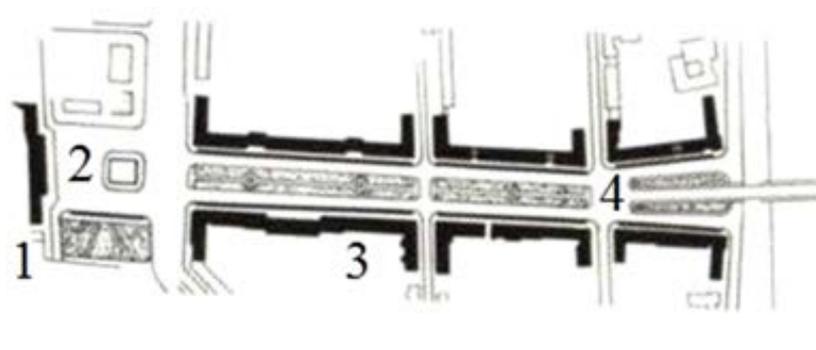
Еще одной важной чертой при оформлении градостроительных систем города стало формирование городских архитектурно-строительных ансамблей. Как писал А.А. Воинов: «Ансамбль – это обязательное совпадение интересов прогрессивной строительной техники с художественными задачами архитектуры, или, еще больше, подлинное сочетание науки, техники, искусства и экономики. Последнее имеет весьма важное значение, так как решение всех вопросов архитектуры и строительства, в том числе и ансамбля, неотделимо от экономических требований» [2, с. 28].

Из этого следует, что каждый отдельный городской ансамбль должен был отличаться архитектурным своеобразием и при этом иметь художественные связи, которые включают его в главный городской ансамбль. Ансамбль помог преодолеть бессистемность и некомплектность застройки.

Ярким примером ансамблевой застройки выступает улица Кирова. Реконструкция улицы длилась с 1948 по 1954 года. За это период она кардинально изменилась. Улица с прилегающими кварталами стала частью магистрального диаметра, пересекающего город в широтном направлении и связывающего Привокзальную площадь с центром города улицей Ленина с ее жилой застройкой и общественными объектами вливаться и отстаиваться улицы Ленина и Кирова.

Архитектор Б. Мезенцев спроектировал новое здание железнодорожного вокзала. Построенный в 1954 году, он стал главной доминантой улицы Кирова. Здание вокзала двухэтажное, состоит из трёх, прямоугольных в плане, объёмов: центрального и двух боковых. На главном фасаде центрального корпуса расположены три широких оконных проёма арочной формы. Фасад украшен барельефами, лепными нишами и небольшими колоннами коринфского ордера. Посередине главного фасада смонтированы часы. В интерьере вокзала использован мрамор. Освещение обеспечивали тяжелые классические люстры.

Руководство над проектом новой улицы, проложенной на месте снесенных кварталов старой застройки, проводил архитектор В.И. Гусев. Проектируя жилье, он и его коллеги использовали типовые секции, разработанные в республиканских архитектурных институтах. Четырех- и пятиэтажные здания в стиле «сталинского ампира», что и вокзал спроектированы в виде единого ансамбля. Первые этажи были отданы под торговые и коммунально-бытовые учреждения. И завершился ансамбль перед Кировским мостом двумя зданиями с повышенной угловой частью в виде башен – интернат электротехникума связи и гостиница «Двина». Посередине улицы устроен бульвар с аллеей из липы и каштана (Рис.2).



**Рисунок 2. – Схема застройки улицы Кирова:**  
 1 – здание железнодорожного вокзала; 2 – привокзальная площадь;  
 3 – гражданская застройка; 4 – пешеходная аллея

*Источник: [4].*

Дома, входящие в ансамбль городской застройки, строились по периметру кварталов, с замкнутыми дворовыми пространствами. Вход в такие дворы оформлялся арками или парадными воротами. Парадность так же прослеживалась в планировке просторных комфортабельных квартир: большая площадь, высота потолка, большой набор подсобных помещений, просторные прихожие, часто связанных с залом большими проемами. Для таких домов было характерно большое количество 4-комнатных квартир.

Концепция ансамбля застройки улицы Кирова построена на единстве композиционных и стилевых приемов, в ней творчески использованы основные принципы: привлекательность зданий с широко раскрытыми нарядными первыми этажами – магазинами; светлый колорит фасадов, реалистические архитектурные формы самих зданий, продуманность масштабов и силуэтное завершение. Завершенность архитектурному решению придает ориентация на единый композиционный центр – здание железнодорожного вокзала. Также единство ансамбля придает близкая высота, протяженность зданий, единый ритм членения фасадов, формируемый горизонтальными тягами, карнизами, оконными проемами. Не смотря на все это, каждое

здание улицы имеет свою индивидуальность. В пластическом решении использованы пилястры, эркеры, фронтончики, балюстрады балконных оград и парапетов. Лепные детали и др. [3, с. 150].

С конца 1950-х годов специалисты Витебского филиала Белгоспроекта работают над проектированием крупных жилых массивов, которые размещались на свободных от застройки территории города. Концентрация строительства в крупных массивах позволила в широких масштабах реализовать три основополагающих требования, предъявляемые к организации градостроительных работ – комплексность застройки, поточное строительство и его удешевление.

В Витебске ограниченные возможности расширения территории привели к необходимости осуществлять застройку преимущественно в сложившихся границах города с реконструкцией районов малоэтажной застройки. Одновременно с работами в центральной части города шло освоение новых земель в районах наиболее благоприятных по природным условиям. Были реконструированы районы ул. им. Красина и Комсомольской набережной. Дальнейшее строительство велось в северном и центральном районах города.

Таким образом, в первое десятилетие после освобождения от немецко-фашистских захватчиков Витебск быстро восстановили. В этот период существенно изменился облик города. Была осуществлена перестройка улиц, и изменено направление ряда улиц. Преобразования затронули и центр города, изменились его акценты и архитектурные ансамбли. Архитекторы стремились сохранить неразрушенные здания Витебска, его исторически сложившиеся улицы и центры, но при этом провести реконструкцию с учетом новых требований того времени. Многие улицы претерпели изменения: они расширились, появились аллеи, ряд улиц постепенно складывались в архитектурные ансамбли. С 1944 по 1954 года Витебск значительно изменился, как в конфигурации, так и в стилистической направленности.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Русецкий, А.В. Архитектура и градостроительство в художественной культуре Витебщины. С 1918 года и до наших дней : монография // А.В. Русецкий, Ю.А. Русецкий. – Витебск : Витеб. гос. ун-т им. П.М. Машерова, 2011. – 180 с.
2. Воинов, А.А. Основные черты в развитии зодчества Белоруссии // А.А. Воинов. – Минск : Вышэйшая школа, 1955. – 47 с.
3. Шамрук, А.С. Архитектура Беларуси XX – начала XXI в.: эволюция стилей и художественных концепций // А.С. Шамрук. – Минск : Архитектура, 2007. – 335 с.
4. Витебская энциклопедия [Электронный ресурс] / Схема застройки улицы Кирова. – Режим доступа: [http://www.evitebsk.com/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Shema\\_Kirova.jpg](http://www.evitebsk.com/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Shema_Kirova.jpg). – Дата доступа: 31.09.2017.