

УДК 711.4

АРХИТЕКТУРНЫЙ АНСАМБЛЬ УЛИЦЫ КИРОВА В ВИТЕБСКЕ

М.А. ВЕРИГО

(Представлено: М.А. ПЛАТОНОВА)

Рассмотрены вопросы застройки улицы Кирова в Витебске в конце XVIII – первой половине XX вв. на основе литературных источников, анализа археологических раскопок, проведенных на территории Витебска, фотофиксации. Выявлены особенности формирования архитектурного ансамбля застройки улицы.

Улица Кирова – одна из основных магистралей города Витебска. Проходит от железнодорожного вокзала на Привокзальной площади к Кировскому мосту. Улица Кирова является парадным въездом в город и связывает его правобережную и левобережную части.

Улица формировалась в конце XVIII – начале XIX вв. и получила название Вокзальная. Название приобрела после подведения к Витебску железной дороги и постройки железнодорожного вокзала. В 1867 г. был построен Двинский (ныне Кировский) мост через реку Западная Двина.

В начале XX в. на улице располагалось: железнодорожный вокзал, 2-я лавка Общества потребителей, аптека Р. Ульриха, военное собрание, а самое главное – однопутная трамвайная линия, что было достаточно редким явлением для того времени [1, 2].

В 1930–1934-е гг. – как улица Карла Маркса, и только в 1934 г. была переименована в честь революционера и государственного деятеля С.М. Кирова.

Великая отечественная война принесла много разрушений в Витебск, и если некоторые здания улицы Ленина уцелели, то застройка Кирова была полностью разрушена (в т.ч. и Кировский мост через реку Западная Двина (рис. 1)) и требовала полного восстановления и реконструкции [3].

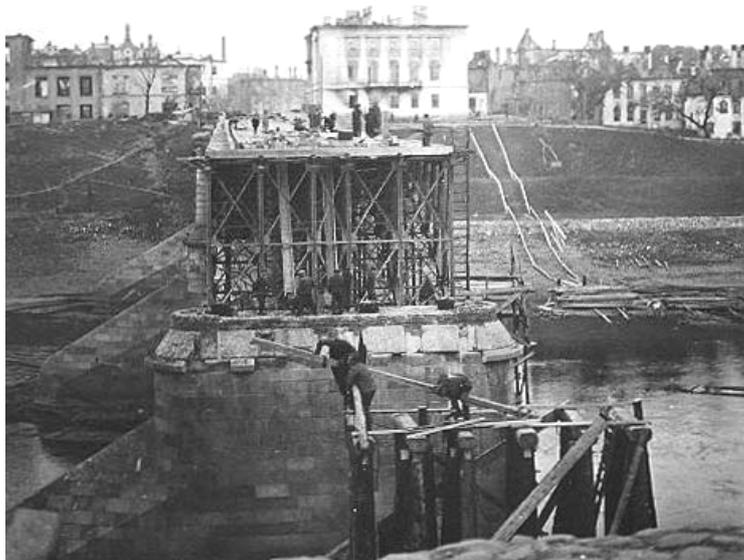


Рис. 1. Разрушенный Кировский мост. Сентябрь 1941 г.

Улица Кирова начала заново отстраиваться в 1947 г. По воспоминаниям архитекторов «не так-то просто было убедить оппонентов в необходимости расширения 10–12-метровой улицы до 66 метров». Все решения по вопросам архитектуры принимались не в Витебске. «Генеральный проект планировки, возрождения и реконструкции Витебска» был разработан в Харьковском областном проектно-институте под руководством архитектора Касьянова и был утвержден в 1946 г. [4].

При реконструкции улицы решался вопрос о создании целостного архитектурного ансамбля застройки. Работы по восстановлению длились с 1948 по 1954 гг. 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 (рис. 2) [5].

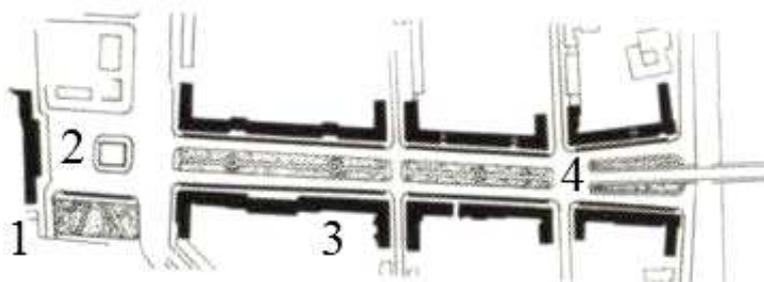


Рис. 2. Схема застройки улицы Кирова:

1 – здание железнодорожного вокзала; 2 – привокзальная площадь; 3 – гражданская застройка;
4 – пешеходная аллея

Заслуженный архитектор Борис Мезенцев, соавтор одной из семи «сталинских высоток» в Москве, спроектировал новое здание железнодорожного вокзала. Построенный в 1954 г., 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, созданы лепные потолки. Для освещения использованы тяжелые классические люстры.

Общее руководство проектированием и контроль над проектом новой улицы, проложенной на месте снесенных кварталов старой застройки, осуществлял живший в Москве магистральный архитектор В.И. Гусев. Авторами проекта были только что приехавшие в Витебск, сразу после окончания Киевского инженерно-строительного института, А.Ю.Данилова и В.А.Данилов. При проектировании жилья были использованы типовые секции, разработанные в республиканских архитектурных институтах. Четырёх-, пятиэтажные здания в том 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». Несмотря на некоторые сложные формы декора (лепные детали, массивные карнизы, пилястры с коринфскими капителями и другие) застройка улицы выделяется особенными архитектурно-художественными качествами и завершенностью композиции. Посередине улицы был устроен бульвар с аллеей из липы и каштана (рис. 3) [2, 6].



Рис. 3. Улица Кирова в Витебске. Начало 1960-х гг.

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 железнодорож-

ного вокзала. Также единство ансамблю 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 [5].

Протяженность улицы имени Кирова небольшая – 650 м. Архитектурный ансамбль улицы включен в «Государственный список историко-культурных ценностей Витебска». Для любителей отдохнуть от шума, полюбоваться на реку Западную Двину и пройтись вдоль нее - это идеальное место для отдыха [6].

Таким образом, можно отметить, что за три столетия своей истории улица Кирова полностью изменила свой облик, но не утратила своего предназначения. От старых построек относящихся к первому этапу ее формирования ничего не осталось. Но несмотря на утрату своей исторической застройки современная застройка улицы Кирова – яркий пример целостного выразительного архитектурного ансамбля. Это парадный вход в город, олицетворение строгости, индивидуальности каждого здания.

ЛИТЕРАТУРА

1. Улицы Витебска [Электронный ресурс] // Энциклопедия Витебска / Улица Кирова. – Режим доступа: [http://evitebsk.com/wiki/ Улица_Кирова](http://evitebsk.com/wiki/Улица_Кирова). – Дата доступа: 15.09.2016.
2. Чарняўская, Т.І. Архітэктара Віцебска : 3 гісторыі планіроўкі і забудовы горада / Т.І. Чарняўская, пад рэд. У.А. Чантурыя. – Мінск : Навука і тэхніка, 1980. – 112 с.
3. Витебск в годы Великой Отечественной войны // livejournal [Электронный ресурс]. – Витебск в годы Великой Отечественной Войны. – Режим доступа: <http://belarus-travel.livejournal.com/253438.html>. – Дата доступа: 14.09.2016.
4. Ансамбль улицы Кирова [Электронный ресурс] // Белорусский союз архитекторов / Ансамбль улицы Кирова в Витебске: памятник градостроительства 1950-х годов. – Режим доступа: <http://bsa.by/publikatsii/ansambl-ulitsyi-kirova-v-vitebske-pamyatnik-gradostroitelstva-1950-h-godov.html>. – Дата доступа: 15.09.2016.
5. Русецкий, А.В. Архитектура и градостроительство в художественной культуре Витебщины. С 1918 года и до наших дней : моногр. // А.В. Русецкий, Ю.А. Русецкий. – Витебск : Витебск. гос. ун-т им. П.М. Машерова, 2011. – 180 с.
6. Улица Кирова [Электронный ресурс] // Vitebskcity / Улица Кирова – парадный вход в Витебск. – Режим доступа: http://vitebskcity.by/article_view.php?idmenu=1&id=57. – Дата доступа: 14.09.2016.