

ПРОМЫШЛЕННАЯ АРХИТЕКТУРА Г. ПОЛОЦКА КОНЦА XVIII – НАЧАЛА XX В.

Филиппенко Я.Д.

старший преподаватель кафедры «Архитектура»

Зенченкова И.Ю.

ассистент кафедры «Архитектура»

Полоцкий государственный университет

Статья посвящена промышленной архитектуре города Полоцка в период с конца XVIII в. до начала XX в. Определяются характерные черты и особенности архитектурного решения промышленных зданий и их роль в планировке и застройке города.

Введение. Вопросы архитектуры производственных объектов Беларуси рассматриваются в работах Е.Б. Морозовой [1], Г.Л. Залесской [2], М.Ф. Болбас [3], В.А. Чантурия [4]. Непосредственно промышленная архитектура Полоцка в целом на данный момент глубоко не изучалась, упоминались лишь некоторые отдельные её здания, что обусловило необходимость проведения данного исследования.

В ходе исследования промышленной архитектуры Полоцка перед авторами ставились следующие задачи: определить характер развития промышленной архитектуры Полоцка, определить ее взаимосвязь с архитектурно-планировочной структурой города, дать характеристику основных производственных зданий, выявить новые иконографические материалы и сведения о промышленных объектах Полоцка.

Основная часть. Полоцк – древнейший город Беларуси с богатым историко-культурным наследием, что не помешало ему на протяжении многих веков являться также и крупным торгово-ремесленным центром.

С 70-90 гг. XVIII в. после разделов Речи Посполитой белорусские земли вошли в состав Российской Империи, которая на тот момент находилась на пути капиталистического развития: преобладание машинного производства, многоэтажное строительство, использование новых строительных материалов и конструкций.

А главное, в проектировании промышленных объектов активное участие принимали известные архитекторы того времени [5, с. 30].

Полоцк – один из губернских центров, в котором разрешалось вести торговлю солью. В связи с этим в городе был построен соляной магазин. Располагался он недалеко от главной площади [6, с. 187] и был включен в регулярную планировку и застройку города. Строгое симметричное построение здания на главном фасаде имело аркаду, которую по центру венчал лучковый фронтон (рис. 1).

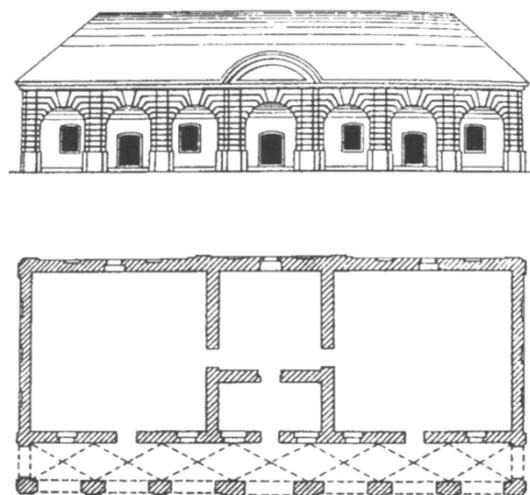


Рис. 1. Соляной магазин в Полоцке.
Фасад и план [1, с. 472]

Строительство казенных провиантских складов велось во многих городах Беларуси. В Полоцке здание склада располагалось на небольшой площади Верхнего замка [6, с. 186], в связи с чем решение его фасада было весьма монументальным и его центральная часть была акцентирована большим фронтоном (рис. 2). Здание

РАЗДЕЛ 4
АРХИТЕКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ

двухэтажное, вытянутое в плане. Его проект был выполнен губернским архитектором И. Зигфриденом [1, с. 471].



Рис. 2. Провиантский склад в Полоцке.
Фасад и план [1, с. 472]

Статус Полоцка как центра сначала Полоцкой, а потом Белорусской губернии предполагал значительные градостроительные изменения, которые в то время активно внедрялись во многих губернских и уездных городах Российской империи. На данный момент известно несколько чертежей проектов перепланировки Полоцка второй половины XVIII века. Все они предполагали регулярную застройку, как в новой, так и в исторической части города. Производственные здания и сооружения преимущественно вписывались в эту строгую, геометрическую планировку города. На представленной ниже схеме, выполненной авторами на основе плана конца XVIII века (РГИА, ф. 1293, оп. 166, д. 35) обозначено расположение производственных объектов (рис. 3).



Рис. 3. Промышленные объекты Полоцка конца XVIII века:
1. Пороховой погреб; 2. Провиантский магазин и склад; 3. Мост; 4. Соляной магазин;
5. Пивоварня; 6. Кузница; 7. Скотобойня

На Верхнем замке можно выделить пороховой склад и провиантский магазин-склад. Пороховой склад, как строение взрывоопасное, располагался на некотором отдалении от других зданий и сооружений на высоком берегу реки Полота.

В центральной части города на Витебской улице, как уже упоминалось, находился соляной магазин. В месте, где раньше начинались городские укрепления у Полоты, а в XVIII веке брала начало улица Крепостная, на берегу находилась скотобойня, хотя по проекту 1778 года

предполагалось разместить ее в Заполотье. Такое расположение было обусловлено необходимостью большого количества воды и некоторой удаленности от жилой застройки. На восточной окраине города была построена пивоварня.

Недалеко от так называемой Конной площади в северной части Полоцка находилась еще одна пивоварня и кузница, которые, как и большинство производственных объектов, тяготели к расположению у берегов быстротечной реки Полота.

Стоит отметить и весьма важные инженерные сооружения - мосты. Наиболее значимыми для структуры города были мосты через Черный ручей у подножия Верхнего замка и через р. Полоту в направлении Спасо-Евфросиниевского монастыря.

«Однако дальнейшее развитие его (г. Полоцка) было временно прервано нашествием наполеоновских войск в июне 1812 года. Полоцк сильно пострадал от военных действий и почти четырехмесячной оккупации наполеоновскими войсками» [7, с. 16].

В первой половине XIX в. Полоцк был городом, где большая часть населения была занята промыслами и это связано с активной торговлей и сплавом по р. Западная Двина. Также производство небольших речных судов располагалось в Экимани и назывались эти суда соответственно – «екуманками» [8, с. 52]. Из-за отсутствия железнодорожного транспорта в тот период все основные постройки складского типа располагались вдоль берега реки. Ремесло в этот период удовлетворяло лишь потребности жителей города и представляло собой все те же цеховые организации. Однако рост населения города за счет притока крестьян и развитие капиталистических отношений заставили расширить ассортимент и рынок сбыта продукции. Все это привело к изменениям в устройстве цехов: они стала более открытыми, в них использовался труд наемных рабочих и увеличилась роль скупщиков. В то время не все ремес-

ленники входили в состав цехов. Производство было представлено кожевенными и пивоваренными предприятиями, небольшими кирпичными заводами.

К середине XIX в. промышленность Полоцка проходила лишь первые стадии капиталистического развития, что свидетельствует об отставании от мировых темпов развития производственной архитектуры. В городе функционировало восемь фабрик и заводов, хотя в действительности это были мануфактуры, и механизация их находилась на низком уровне. Лишь в 1895 году был установлен первый паровой двигатель, т.е. появилась фабрика [8, с. 95]. Жили рабочие в плохих условиях, при предприятиях имелись бараки с комнатами-клетками или же рабочие кварталы, которые располагались на окраине города, где не было ни водоснабжения, ни канализации.

В этот период город расширялся и становился каменным (центральная его часть), поэтому в окрестностях было возведено несколько кирпичных и известковых заводов. По-прежнему производство в городе преимущественно было представлено ремесленными мастерскими. Развивалась в основном легкая промышленность. Были предприятия: кожевенное, пивоваренное, медоварения, свечное, гончарное, спичечное, мыловарения, дрожжевое, водочное. Важным направлением специализации помещичьего хозяйства было виноделие. В 1886 г. в деревнях и усадьбах вокруг Полоцка было 9 винодельческих заводов, а в местечке Ветрино был пивзавод [9].

Становление капиталистического рынка и развитие производства зависело от состояния путей сообщения, т.к. обеспечивало более удобную транспортировку сырья и готовой продукции. В XX веке размещение промышленных предприятий тяготеет к зонам вблизи железнодорожных путей. Помимо пассажирских, на станциях строились и производственные здания, обеспечивающие нормальное функционирование этого вида транспорта [10].

Особое влияние железная дорога оказала на дальнейшее освоение городских территорий Полоцка: Риго-Орловская линия прокладывалась по незастроенным территориям на северной окраине города, что привело к развитию города в этом направлении.

Объекты на Риго-Орловской железной дороге были построены во второй половине XIX века. Производственные здания и сооружения, как и пассажирский вокзал, строились по типовым проектам для станции второго класса Динабург-Витебской (позднее Риго-Орловской) железной дороги, представленным в “Альбоме чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений, существующих в России железных дорог 1872 года” [11].

Гораздо больший интерес представляет станция Полоцк III класса Бологое-Полоцкой железной дороги. Строилась она не по типовому проекту, а индивидуально (арх. С. Воловский и В. Мышак), хотя и имела общие черты с другими станциями этой линии.

Помимо богато украшенного декором пассажирского вокзала на станции имелись: сараи для хранения пожарных инструментов и сараи для багажа (деревянные крытые железом); погреб для хранения керосина (каменный, обсыпанный землей, площадью 2 кв.саж.); товарные платформы открытые (50 кв.саж.) и крытые; товарный пакгауз с раздвижными дверьми (40 кв.саж.); паровозное здание веерного типа на 16 стойл; поворотный круг системы «Селлерса» диаметром 64 фута с усовершенствованным механизмом; вагонные весовые помосты системы «Фербенкс». Водоснабжение на станции было устроено с учетом потребностей заправки паровозов, а также нужд самой станции, депо, мастерских и перевозимых поездами войск. Баки водоёмного здания были железные, клепаные. Два бака по 13 куб.саж. размещались один над другим. Также в этом здании находились паровые котлы системы «Лешапеля» и два насоса системы «Вортингтон» [12, с. 17-22].

Планировка этой станции имела линейное построение. Большинство жилых и служебных зданий располагались параллельно путям. Исключением являются здания на продовольственном пункте, т.к. для обеспечения питанием солдат-новобранцев, столовые-баракы должны были располагаться компактно.

Станция Полоцк Бологое-Полоцкой железной дороги строилась за короткий промежуток времени, в единой стилистике с другими станциями этой линии и одними архитекторами. Здания на этой станции были выполнены в так называемом “кирпичном стиле”: узкие и высокие оконные проемы, декоративные башенки на углах стен, декоративные пояски из кирпича.

В отличие от большинства станций, водоёмное здание на станции Полоцк Бологое-Полоцкой железной дороги было построено полностью из кирпича (рис. 4). Оно представляло собой высокую круглую в основании башню. Внутри имелась галерея для трубопровода, два железных бака, винтовая лестница для технического обслуживания, паровые котлы и насосы. Здание имело деревянную восьмисекторную кровлю сложного построения. В композиции, помимо доминирования вертикали, подчеркиваются и горизонтальные членения: высокий цоколь, рустованный нижний ярус, декоративные зубчатые пояса и карниз сложного геометрического профиля. Оконные и дверной проемы имели циркульное очертание и декоративное обрамление с замковым камнем. На кровле имелось четыре круглых слуховых окна.

Паровозное здание на данной станции представляло собой депо веерного типа с поворотным кругом системы «Селлерса» диаметром 64 фута с усовершенствованным механизмом (рис. 5). “Депо веерного типа с поворотным кругом были более распространены в Беларуси, чем в других областях Российской империи”. [2, с. 518] В плане здание представляло собой три сблокированных объема, два из которых являлись депо на восемь паровозов изо-

гнутой формы. Слева в торце имелась пристройка для мастерской. Художественную выразительность зданию придавали контрфорсы, зубчатые пояски, обрамление оконных и дверных проемов, декоративные башенки на углах. Депо было перекрыто двускатной кровлей по металлическим конструкциям.

рамление оконных и дверных проемов, декоративные башенки на углах. Депо было перекрыто двускатной кровлей по металлическим конструкциям.

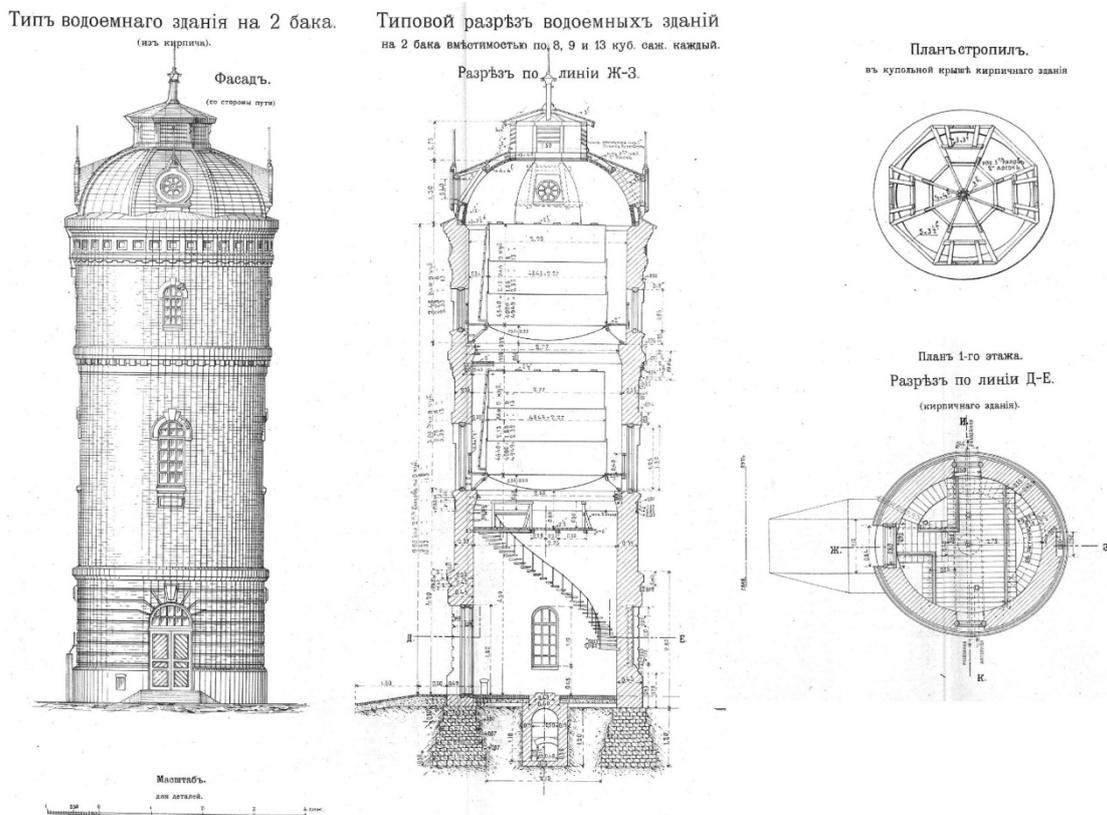


Рис. 4. Водоемное здание на станции Полоцк Бологое-Полоцкой железной дороги

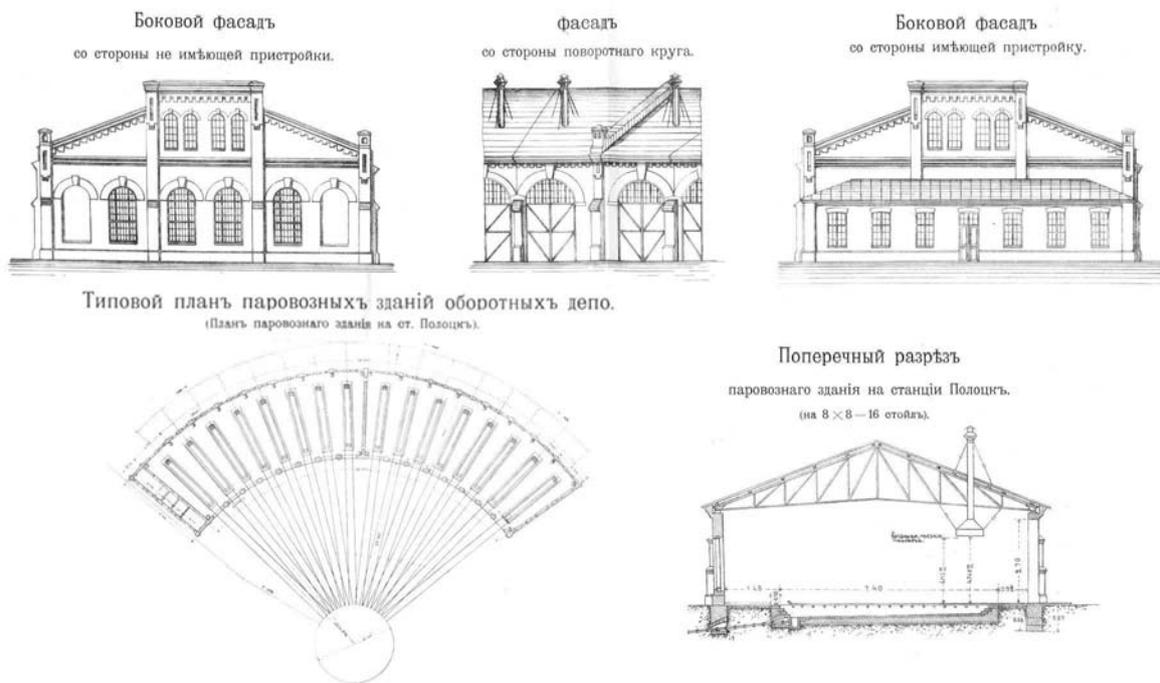


Рис. 5. Паровозное здание на станции Полоцк Бологое-Полоцкой железной дороги

РАЗДЕЛ 4 АРХИТЕКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ

Вся промышленность Полоцка начала XX в. делится на четыре типа [13, с. 34-35]:

1. заводы, которые производили продукцию животного происхождения;
2. заводы, которые производили продукцию растительного происхождения;
3. производство строительных материалов;
4. все остальные.

Самое большое распространение получила вторая группа. Она была представлена винокурненным (завод помещика Мальчевского в Экимани), водочным (спирто-ректификационный завод А. Коритца), табачным (табачно-махорочная фабрика купца Я. Ривлина) предприятиями.

Табачно-махорочная фабрика купца Я. Ривлина (1882 г.) в начале XX века располагалась в отдельно стоящем двухэтажном здании на улице Спасской (сейчас ул. Энгельса) (рис.6). Само производство размещалось на втором этаже в пяти комнатах. Четыре из них были оборудованы под производство табака при помощи двух крошилных станков, которые приводил в действие немецкий нефтяной двигатель, размещенный в пятой комнате (где потолок был обшит металлом). Позднее (после Октябрьской революции) к зданию фабрики были пристроены каланча и гараж, а внутри - разместилась пожарная служба.

В первой группе значительное представительство имело кожевенное производство, так как этот вид ремесла был в Полоцке известен еще с XI в. и поэтому имел большие традиции. К началу XX в. «...в собственных домах находились мастерские мещан: Ковнера, Коца, Шоломка и Кривицкой. Неподалеку от реки Полоты, на улице Плиговской (сегодня Скорины, 7), действовал завод Д. Шутко (в 1910 году продан П. Ильмеру). В это же время в городе работали четыре кожевенные мастерские с количеством рабочих в каждой от 3 до 5» [13, с. 34-35]. И из-за необходимости большого количества воды в

технологическом процессе они размещались вблизи Западной Двины и Полоты.

Производство строительных материалов было представлено кирпичным заводом и заводом по производству извести (на берегу Западной Двины, завод Зингера).



Рис. 6. Здание пожарного депо. Фото 2017 года

Четвертая группа: спичечная фабрика А.Гринберга (18 рабочих), завод сельтерской воды мещанина Рейниса (ул. Нижне-Покровская), конфетная фабрика (Заполотье), паровая мельница братьев Левиных (сохранилось здание конторы на ул. Скорины), типографии (принадлежавшие Х.В. Клячко на ул. Витебской, Н.А. Сролиовича на ул. Витебской, Б.Я. Фейгинова на ул. Спасской).

Заключение. Изученный период (2 пол. XVIII – начало XX вв.) характеризовался зарождением и становлением капиталистических отношений, развитием мануфактурного и появлением фабричного производства, что непосредственно влияло на развитие промышленной архитектуры в Полоцке.

Строительство железной дороги, как передового пути сообщения, привело к появлению новых типов производственных объектов и градостроительным изменениям.

Производственные объекты в Полоцке в рассматриваемый период были довольно мелкими и в большинстве своем раз-

мещались в центральной части городской застройки. Они не оказывали существенного влияния на изменение планировочной структуры Полоцка. Эти объекты органично вписывались в стилистику застройки города. Размещение некоторых объектов было неизменным на протяжении времени и было закреплено на определенных площадках вдоль рек.

Выявлены новые иконографические материалы (чертежи водоёмного и паровозного зданий) и данные о строительстве на станции Полоцк Бологое-Полоцкое железной дороги из отчета по постройке железнодорожной линии "Бологое - Полоцк".

Литература

1. Морозова, Е.Б. Архитектура производственных построек Беларуси второй половины XVIII – первой половины XIX в. / Е.Б. Морозова, Г.Л. Залеская // Архітэктура Беларусі : нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславянскім і еўрапейскім кантэксце : у 4 т. – Мінск : Беларус. навука, 2006–2009. – Т. 3, кн. 1 : Другая палова XVIII – першая палова XIX ст. / А.І. Лакотка [і інш.]; навук. рэд. А.І. Лакотка. – Мінск, 2007. – С. 456–481.
2. Залеская, Г.Л. Архитектура производственных построек второй половины XIX – начала XX в. / Г.Л. Залеская // Архітэктура Беларусі : нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславянскім і еўрап. кантэксце : у 4 т. – Мінск : Беларус. навука, 2006–2009. – Т.3, кн. 2. Другая палова XIX – пачатак XX ст. / А.І. Лакотка [і інш.]; навук. рэд. А.І. Лакотка. – Мінск, 2007. – С. 488–527.
3. Болбас М.Ф. Промышленность Белоруссии, 1860 – 1900 гг. – Минск: Изд-во БГУ, 1978. – 312 с.
4. Чантурия, В.А. История архитектуры Белоруссии: дооктябрьский период. / Чантурия, В.А.- Мн.: Выш.шк., - 1969. -319 с.
5. Морозова Е.Б. Архитектура промышленных объектов: прошлое, настоящее и будущее./ Е.Б. Морозова. – Мн.: УП «Технопринт», 2003. – 316с.
6. Зенченко, И.Ю. Адаптация промышленных объектов под современные требования эпохи /И.Ю. Зенченко// Актуальные проблемы архитектуры Белорусского Подвинья и сопредельных регионов: сб. науч. работ Междунар. науч.-практ. конф. к 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 18–19 окт. 2018 г. / Полоц. гос. ун-т ; под общ. ред. В.Е. Овсейчика (отв. ред.), Г.И. Захаркиной, Р.М. Платоновой. – Новополоцк :Полоц. гос. Ун-т, 2018. – С.186-192.

7. Платонова Р.М., Платонова М.А. Планировка и застройка главной площади Полоцка в конце XVIII - начале XIX века // Вестник Полоцкого государственного университета. Серия F, Строительство. Прикладные науки: научно-теоретический журнал.- Новополоцк: ПГУ, 2012.- № 8.- С. 11-17

8. Полоцк. Исторический очерк/ И.С. Кравченко, Н.В. Каменская – Издательство Академии наук БССР, Минск, 1962.

9. Памяць: Гіст.-дакум. хроніка Полацкага р-на. - Мн.: Выш.шк., 1999. - 700с.

10. Филиппенко, Я.Д. «Железнодорожная» архитектура Полоцка в конце XIX - начале XX вв./ Я.Д. Филиппенко // Актуальные проблемы архитектуры Белорусского Подвинья и сопредельных регионов: сб. науч. работ Междунар. науч.-практ. конф. к 50-летию Полоц. гос. ун-та, Новополоцк, 18–19 окт. 2018 г. / Полоц. гос. ун-т ; под общ. ред. В.Е. Овсейчика (отв. ред.), Г.И. Захаркиной, Р.М. Платоновой. – Новополоцк :Полоц. гос. Ун-т, 2018. – С.115-121.

11. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. — Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. — Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. — 8, [2] с., [235] л. ил.

12. Отчет по постройке железнодорожной линии "Бологое - Полоцк". Санкт-Петербург, 1909 г. - 2 т. т.1. 155 с.

13. 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. – 48с.

INDUSTRIAL ARCHITECTURE OF POLOTSK FROM THE END OF THE 18TH TILL THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Y. Filipenka

Senior teacher, Chair of architecture

I.Zenchankova

Assistant, Chair of architecture
Polotsk state university

The article is devoted to the industrial architecture of Polotsk in the period from the end of the 18th century till the beginning of the 20th century. The analysis is conducted from the point of view of urban planning (the relationship between the development of the city and the location of production in it) and individual architectural objects (spatial planning solution, stylistic features, their design features and systems).

Поступила в редакцию 22.01.2019 г.