

ПОЧТОВАЯ СТАНЦИЯ – ПРОТОТИП СОВРЕМЕННОГО ОБЪЕКТА ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В БЕЛАРУСИ

В статье произведен ретроспективный анализ инфраструктуры дорог на территории Беларуси на примере объектов, которые можно считать прототипом современных предприятий придорожного сервиса. Несмотря на различие в обслуживаемых транспортных средствах и скоростях перемещения, сеть станций положила начало новой системе. Концептуальные основы ее формирования вновь могут стать актуальными и активно внедряемыми в современную практику проектирования комплекса придорожной инфраструктуры на территории Беларуси.

Особое место в градостроительной практике Беларуси занимает строительство придорожной инфраструктуры. Плотность дорожной сети общего пользования в Беларуси составляет 419 км на 1 тыс. км² территории и является одной из самых высоких среди стран – участниц Содружества Независимых Государств.

Придорожная инфраструктура в современном представлении – это организованная система, в которой все элементы в достаточной степени систематизированы и наделены определенными качественными и количественными свойствами. В связи с этим требуются новые, отвечающие ожиданиям пользователей и особенностям потребительского спроса подходы. В мировой истории есть немало примеров утерянного, однако вновь ставшего актуальным с поправками на изменившиеся условия. Это касается многих отраслей и направлений деятельности: медицины, права, искусства и прочих – и архитектура не исключение. Некоторые концептуальные основы современного формирования сети придорожного обслуживания на территории Беларуси можно обнаружить в системе, существовавшей более столетия назад.

Создание архитектурной формы как объектов придорожного обслуживания, так и иных сооружений происходит в тех условиях, в которых живет общество в настоящий момент. Со сменой вида транспортного средства и последовавшим стремительным развитием автомобилестроения и дорожной сети почтовые станции утратили свое значение, но положили начало новому типу предприятий. Автомобильный транспорт, ставший универсальным и неотъемлемым инструментом функционирования большинства отраслей хозяйства и жизни общества, позволил ускорить темп жизни и любой деятельности человека, однако при этом не изменились общие критерии, касающиеся потребностей пользователя дорог.

Почтовая станция – образец первого массового типового строительства объектов придорожного обслуживания на территории Беларуси. В деле регулярной доставки почтовой корреспонденции, перемещения людей и грузов по крупным путям сообщения данные объекты, подобно ямской гоньбе, имели решающее значение. На белорусских землях главным образом на шоссейных дорогах Санкт-Петербург – Киев и Москва – Варшава. На станции путник менял лошадей, получал пищу, отдых и ночлег, услуги ремонта экипажей. Для строительства почтовых станций был образован специальный

комитет, возведение велось в соответствии с «образцовыми» проектами и «Проектом о заведении почтовых станций и должности содержателей». Интервал размещения был регламентирован и составлял 15–25 верст. При этом перемещение на перекладных повозках осуществлялось со скоростью 40–50 км в сутки, дилижансов – 60–80, ломовых грузовых подвод – 15–20. Станции были трех разрядов. Объекты первого разряда возводились в пределах городского поселения и располагали императорскими покоями. Наименьшую площадь и упрощенную структуру имели станции третьего разряда. В Уставе строительном, размещенном в книге «Полная школа строительного искусства» [1], приведены основные требования к строительству почтовых станций. При назначении пунктов и размеров станционного дома нужно было учитывать размещение по отношению к большим городам, расстояние между станциями, удобство останова. Оговаривалось, что не стоит строить там, где не может быть ни частных ночлегов, ни останков проезжающих. Станции первого разряда должны были строиться в крупных населенных пунктах, станции второго и третьего разряда – в промежуточных. При учреждении в станционных домах гостиниц губернаторам надлежало наблюдать за тем, чтобы были установлены правила, сообразные существу этих заведений, без излишней роскоши, чистые. При этом редко учитывались местная ситуация и условия строительства [2]. На каждой почтовой станции устанавливался столб с названием и расстоянием до ближайшего города, главный фасад украшал государственный герб, выдаваемый губернатором лично почтосодержателю.

Первые почтовые станции, возведенные в Беларуси еще в XVIII в., были деревянными на каменных фундаментах, с весьма простым архитектурно-планировочным решением, более походившем на планировку жилища или небольшой корчмы. Однако при введении «образцовых» проектов и активном централизованном строительстве данных объектов был сформирован облик типового каменного станционного комплекса. Серии проектов почтовых станций издавались неоднократно. К станциям каждого разряда предлагалось несколько планировочных решений и различные решения фасадов. Например, изданная в 1843 году серия содержала 6 планов для домов третьего разряда и 18 вариантов фасадов к ним. Отсутствовала возможность индивидуализации облика станции и планировочной структуры местными специалистами. В качестве строительных материалов

использовались доступные местные. Например, в «образцовых» проектах станций для Восточной Сибири предлагалось возводить их исключительно из дерева.

В Беларуси сохранились образцы обустройства почтовых трактов. В настоящее время на территории страны насчитывается 37 почтовых станций, построенных в середине XIX в. Некоторые разрушены или близки к тому, другие эксплуатируются как жилые помещения, офисы дорожных служб или как объекты общественного назначения. Их исследование позволило определить основные приемы формирования облика типового придорожного заведения XIX в. Главный фасад станционных домов размещали вдоль дороги, что было продиктовано требованиями закона Российской Империи [3]. Одноэтажные сооружения такого типа возводились каменными (толщина стен – 0,8 м), с центральным входом, ведущим в короткий коридор, а далее во двор. Использовались центричная и центрично-осевая композиционные схемы. Прямоугольный в плане станционный дом представлял собой компактный, лаконично оформленный симметричный объем. Обширный четырехугольный двор с хозяйственными постройками по периметру и колодезю в центре обрамлялся каменным ограждением. Номенклатура помещений здания почтовой станции была минимальна – лишь самые необходимые комнаты с небольшим набором предметов интерьера. Имелось два входа: со стороны главного и дворового фасадов. Пространство станционного дома можно разделить на функциональные зоны: общественную (шинок с кухней), жилую (комната станционного смотрителя, помещение кучера, комната для постояльцев), вспомогательную (кладовая и ватерклозет (теплая уборная)), служебную (помещение для проверки документов), коммуникационную (общий коридор). Кроме того, в состав станционного комплекса входили хозяйственные постройки: конюшня, амбар, каретная или навес для экипажей, флигель для ямщиков.

Учитывая популярные стилевые направления в рассматриваемый исторический период, на территории Беларуси их строили в стиле неоклассицизма и неоготики, в ряде случаев эклектично сочетались черты различных стилей. Но существовали постройки, в которых присутствовали либо черты определенного стиля, либо равномерно распределенные по всему зданию, либо имелся один или несколько элементов избранного направления.

Здания, выполненные в стиле неоклассицизма, создают впечатление крайней простоты и чистоты линий. В архитектуре станционного дома использовались элементы, визуально увеличивающие вход в здание: аттик, портал, пилястровый портик или ризолит. Выразительность главного фасада создавалась путем использования профилированных карнизов (гезимсов), лучковых оконных проемов или же прямоугольных окон с лучковыми филёнками над ними, а также сандрики с наличниками и подоконными элементами. Почтовые станции, оформленные в стиле неоготики (рисунок 1), отличались стрельчатыми оконными проемами и дверными порталами, лопатками в углах здания с нишами стрельчатой формы, а также остроконечным завершением столбов заборов. В редких случаях углы здания оформлялись ступенчатыми контрфорсами. Часто ограничивались выборочным украшением фасада готическим декором вроде стрельчатых арок.



Рисунок 1 – Здание почтовой станции. Деревня Сидоровичи. Могилевский район

Почтовые станции, являющиеся образцами псевдорусского стиля (византийско-русского направления) были весьма выразительны благодаря полукруглым оконным проемам с гирькой, активному применению прямоугольного или клиновидного руста в углах здания или же по всей плоскости главного фасада и по карнизу, выполненному в виде аркатурного пояса (рисунок 2).



Рисунок 2 – Здание почтовой станции. Деревня Фойна. Могилевский район

Характерной особенностью типовых станционных домов являлось практически повсеместное устройство навеса над входом, в котором кронштейны выполнялись в виде растительного орнамента. Фасад здания оштукатуривался и окрашивался в светлые тона. Комнаты постояльцев и прочие также оштукатуривались и покрывались краской, иногда оклеивались обоями. Для отделки стен флигеля использовалась глина. Пол был деревянным. Вальмовая крыша покрывалась тонкими деревянными пластинами – гонтом.

Станции принадлежали государству, однако сдавались в аренду частным лицам (изначально дворянам, позже – представителям всех сословий) в целях снижения затрат на их содержание. «Малозначительные починки», к которым относились работы внутри здания – ремонт «печи, окон, полов, потолка, дверей, замков, столов, стульев», снаружи – устранение течи в крыше, ремонт трубы и «все то, что к поддержанию хорошего устройства и для чистоты нужд потребно», производились содержателем за свой счет. «Большими починками» считалось устранение последствий разрушения

стен, крыши, ограды и всего строения «от гнилости или от случая, не подпадающие в вину почтосодержателя» производились за счет земских повинностей [4]. Как уже говорилось, право владения почтовыми станциями принадлежало государству, однако все услуги и товары, лошади, а также содержание объектов предоставлялись частными лицами.

В настоящее время нередко приходится слышать мнение о недостаточном количестве объектов придорожного сервиса в Беларуси, непривлекательном облике и несоответствии цены качеству услуг, в особенности в сравнении со странами-соседями. А между тем во времена существования почтовых станций многие современники, как например П. Шпилевский, отмечали хорошее состояние данных объектов на белорусских зем-

лях, «в особенности после маленьких, незавидных станций польских» [5]. Устройство белорусских трактов было лучше, чем во многих других российских губерниях.

Несмотря на общие основания и подходы к устройству объектов обслуживания у крупной дороги на различных исторических этапах отметим определенные структурные и архитектурно-планировочные особенности на примере наиболее значимых объектов – представителей придорожной инфраструктуры. К ним отнесем корчмы и постоялые дворы, почтовые станции и современные предприятия обслуживания вдоль автомобильных трасс. Проведем сопоставительный анализ указанных объектов и выявим общие и отличительные черты (таблица 1).

Таблица 1 – Сравнительная характеристика корчем, почтовых станций, современных объектов придорожного сервиса на территории Беларуси

Корчма	Почтовая станция	Современный объект придорожного сервиса
Принадлежность (право владения)		
Преимущественно шляхта (сдача в аренду)	Государство (сдача в аренду)	Частный капитал, государственные объединения
Комплексность		
За редким исключением все необходимые услуги доступны на одном объекте	Все необходимые услуги доступны на одном объекте	Дифференциация объектов по виду предлагаемых услуг
Архитектурно-художественное решение		
Узнаваемая архитектура, связанная с архитектурой народного жилища	Узнаваемая типовая архитектура, проекты разрабатывались в Санкт-Петербурге и утверждались императором	Различное архитектурно-пространственное решение в зависимости от реализуемого проектного решения, индивидуальное проектирование
Использовался образ деревянного народного жилища	Облик здания решался в стиле (или с использованием элементов стиля) неоклассицизма, неоготики, псевдорусском	Многообразие формообразования и стилевых решений
Одно-, двухэтажные здания прямоугольной, П- или Т-образной конфигурации	Одноэтажные здания прямоугольной конфигурации	Разнообразие конфигураций зданий в один или два, редко три этажа
Планировочная структура, функционально-пространственное решение		
Типовое функциональное зонирование и объемно-планировочное решение		Индивидуальное функциональное зонирование и объемно-планировочное решение
Крытый круглый (веночный) или линейный (погонный) двор	Открытый четырехугольный двор	Чаще открытый четырехугольный двор или неогороженный участок
Конюшня и хозяйственные постройки составляли единый объем с главной постройкой	5–6 хозяйственных построек размещались по периметру двора	Отдельные постройки хозяйственного назначения обычно отсутствуют, их роль выполняют вспомогательные помещения
Одно помещение кухни и шинок		Кухня представлена несколькими помещениями, зачастую имеется несколько залов с различным числом посадочных мест
Отсутствовали крытые легкие постройки для посетителей		Часто устраиваются летние террасы, беседки
Строились с заездом и без заезда (соответственно с конюшней и без)	Постоянно имелась возможность заезда экипажей	Обязательно наличие парковки, в некоторых случаях имеются охраняемые стоянки
Принцип территориального размещения		
Размещались неравномерно, в пределах населенных пунктов	Размещались с соблюдением установленного нормативами интервала	Различные критерии выбора мест размещения (нормативный интервал, интенсивность транспортного потока, близость городов и объектов иного назначения и т. д.)
Расположение главного фасада вдоль дороги (фронтальная композиция)	Расположение главного фасада вдоль дороги (фронтальная композиция) с некоторым выступом вперед относительно рядовой застройки	Различные варианты размещения по отношению к автодороге (чаще фронтальная и объемная композиции)

Ретроспективный анализ позволяет выявить путь становления системы придорожной инфраструктуры в Беларуси, определить стратегию дальнейшего развития с учетом воздействующих факторов. Сравнительная характеристика современных объектов придорожного сервиса и объектов-предшественников, выполнявших практически те же функции в более ранние времена, позволила выявить особенности их архитектурного формирования на различных исторических этапах с определенными политическими, экономическими, социокультурными и иными условиями. С течением времени меняется структура потребительского спроса, однако безусловная необходимость решения многих задач по обеспечению безопасного и комфортного перемещения в процессе движения из начальной в конечные точки не может быть исключена. Технические и технологические инновации в производстве транспортных средств и устройстве путей сообщения стимулируют реформирование, и даже значительное переустройство всего обслуживающего комплекса. Сервис по поддержанию работоспособности транспортных средств формируется на основании конкретных эксплуатационных характеристик средств перемещения. Услуги, предоставляемые участникам дорожного движения и призванные удовлетворить физиологические и социальные потребности, в общем случае также будут всегда востребованы. Однако с повышением культуры потребления и расширением потребительского спроса, происходит обогащение сферы придорожных услуг новыми видами. Анализ мнения участников дорожного движения показал, что под качественным сервисом в настоящий момент понимается уже не только отношение обслуживающего персонала, скорость предоставления услуг и доступная стоимость, но и возросшие требования к экстерьеру и интерьеру объектов, широкой номенклатуре услуг, в том числе досугового характера, а также единообразию (узнаваемости и равномерности

размещения). Вновь отмечается постепенное регламентирование со стороны государственных органов размещения и наполнения объектов. В качестве имевших место ранее и обретших актуальность требований к предприятиям придорожного обслуживания можно выделить следующие: принципы равномерного распределения с установленным интервалом, комплексности (одна остановка – все необходимые услуги), узнаваемости (разработка требований к облику объекта).

Кроме того, в Беларуси есть пример реконструкции сохранившейся почтовой станции в целях организации в ней объекта придорожного сервиса, включающего пункты постоя и питания (д. Кузьмино, Городокский район, Витебская область, трасса М8). В данном случае реализовано историческое и утилитарное значение памятника гражданской архитектуры. Внимательное отношение к сохранившемуся наследию и использование исторического опыта придорожного обустройства важно в деле формирования современной инфраструктуры, обладающей национальными особенностями.

Список литературы

- 1 Полная школа строительного искусства : практ. самоучитель и руководитель ко всякого рода сооружениям и постройкам гор., загород. (дач.) и сел. зданий : Т. 1 / под ред. Асеева-Оскнер. – М., 1904. – С. 511–522.
- 2 Малков, И. Г. История архитектурного формирования объектов придорожного сервиса Беларуси и их современный облик / И. Г. Малков, А. В. Евстратенко // Архитектура и время. – № 5. – 2017. – С. 12–16.
- 3 Полное собрание законов Российской империи. Собр. 2. Т. XXIV : [В 2 отд-ниях]. – СПб., 1830. – С. 175.
- 4 НИА в г. Минске. – Ф. 299. – Оп. 5. – Д. 61. – Л. 65 об.
- 5 Заремский, В. Почтовые станции 1772–1914 гг. : зарождение придорожного сервиса в белорусских землях / В. Заремский // Працы цэнтра вывучэння гісторыі гандлю. – Мінск : Тэхналогія, 2015. – Вып. 1. – С. 125–135.

Получено 09.07.2018.

A. V. Evstratenko. Postal station is a prototype of the modern roadside service in Belarus.

The article presents a retrospective analysis of road infrastructure in Belarus on the example of objects that can be considered a prototype of modern enterprises of roadside service. Despite the difference in serviced vehicle and travel speeds, the network of stations initiated a new system. The conceptual basis of its formation can again become relevant and actively implemented into the modern practice of designing a complex of roadside infrastructure in Belarus.