

Почтовая станция на Киевском шоссе в городе Опочка

*Лагунин И.И., искусствовед-архитектор,
член-корреспондент Академии
Архитектурного Наследия*

Главное здание почтовой станции 2-го разряда в г. Опочке находилось некогда в центре фасадной композиции одноэтажного станционного комплекса, обращенного к шоссе и развернутого параллельно дороге со значительным отступом от дорожного полотна. В оформлении станционного комплекса были использованы приемы стиля псевдоготика – стрельчатые завершения проемов главного фасада, выделение осей декором по вертикали, профилированные вертикальные членения со стрельчатым завершением, а так же выступающие над кровлей декоративные завершения в виде герба Российской империи и вазонов на угловых парапетных столбиках. Декоративные печные трубы, как это видно на старой фотографии у Софийского и на аналогах, так же выполняли важную роль в завершении всего здания. Угловые лопатки главного фасада станционного здания перекликались со столбами каменной оштукатуренной ограды. В целом, проект характеризуется высокими для подобного рода функциональных строений архитектурно-художественными качествами, частично утраченными в ходе разрушений и ремонтов, и получил продолжение в оформлении Дома Куколькова, который находится по направлению той же трассы.

Характерной особенностью проекта всего Киевского шоссе было создание своеобразного ансамбля за счет повторяющихся фасадов станций на всем продолжении шоссе. При этом ансамбль со стороны Петербурга начинался в Псковской губернии от г. Острова, и первой станцией этого типа была станция Новгородка в Опочецком уезде. Потому что прежде от Петербурга по тому же направлению было построено Динабургское шоссе, уходившее в Острове на юго-запад от белорусского тракта. Таким проектом мы обязаны Главному управлению путей сообщения и публичных зданий, которое, начиная с 1809 г., систематически занималось строительством и благоустройством российских дорог, и прежде всего, главных, петербургских трактов.

Сам тип и принцип почтовых ямских дворов для дорог с конным движением в России известен с глубокой древности и восходит ко временам Золотой орды. В XVI в. со становлением Российского государства и прокладкой первого международного почтового тракта из Москвы в Ригу через Новгород и Псков, он получил широкое распространение. Нельзя не отметить, что организатором первой регулярной почтовой дороги был опочанин и великий государственный деятель А.Л. Ордин-Нащокин. Начиная с екатерининского времени дорожным строительством ведают специальные государственные органы. В 1770-е гг. через Опочку пролегла такая усовершенствованная Полоцкая дорога, оканавленная и обсаженная деревьями, о которой сама Екатерина Великая сказала Псковскому генерал-губернатору графу Чернышову, столица губернии которого также была

назначена в Опочке: «Дороги Ваши как сады».

В 1843 г. ГУПС и ПЗ разработан проект строительства с почтовыми станциями установленного типа, который был использован для строительства нового Киевского шоссе. Станции должны были размещаться попеременно с одной и другой стороны шоссе, что и было сделано. А также иметь разные фасады в соответствии с утвержденным перечнем проектов и различную покраску, что исполнено не было. Серия типовых проектов почтовых станций была последней в таком роде. Она содержала 6 планов для домов 3-х разрядов и 18 вариантов фасадов к ним. Станции первого разряда должны были строиться в крупных населенных пунктах, второго и третьего – в промежуточных, причем станции второго класса строились в наиболее значительных пунктах. На большом участке шоссе С.-Петербург–Киев сохранились станционные строения, начиная с Опочецкого уезда, от станции Новгородка и до Житомирской области включительно. На этой дороге были использованы проекты станций второго (наиболее важного) и третьего разрядов. Опочечская станция, таким образом, принадлежит к высшему второму разряду (Рис. № 8). На практике был принят единый вариант оформления главного фасада в "готическом" стиле, что подтверждается сохранившимися зданиями. Ближайшим и хорошо сохранившимся аналогом опочечкой станции может служить станция 2-го разряда в Житомирской области (Рис. № 11). Такой станции было предписано иметь 36 конских стойл и лошадей стоимостью от 8200 до 13200 руб. Киевское шоссе для Опочки на северном участке от Санкт-Петербурга было открыто для движения в июле 1849 г. Дорога пролегла, в основном, по старым трассам, на отдельных участках, например, от Острова до Опочки, была значительно спрямлена, но еще не была оснащена новыми станциями. Строительство на псковском участке продолжалось в 1850-е гг., и было поручено Псковской дорожно-строительной комиссии, которая, по-видимому, еще не рассчиталась с долгами за станции Динабургского шоссе. Выстроенные дороги нового типа «... имели правильно спланированное полотно, обочины, кюветы. На них посередине устраивалось покрытие из щебня шириною 5,25 м. (2,5 сажени); такие дороги в честь их создателя назывались «мак-адамами». В 1849 г. открылось движение по шоссе Могилев-Витебск, а в 1851 г. – Могилев–Довск. Это были участки Белорусского тракта Санкт-Петербург – Киев...».¹ Станция в Опочке к 1849 г. построена не была к открытию Киевского шоссе. Но и в конце апреля 1850 г., к проезду императора Николая Павловича с наследником великим князем Александром Николаевичем Опочечская станция не была выстроена по нехватке средств. Именно приезду императора Опочка обязана выделением средств на строительство постоянного моста через р. Великую и настоящей почтовой станции, законченной только три года спустя, в 1854 г. Комплекс почтовой станции занимал квадратный участок 28х28 м. (59,6 кв. м. – см. рис. № 8)². В центре главного фасада располагался сохранившийся почтовый дом,

¹Агеев А.Г, Климуть Я.И., Пушкин И.А. Перекрестки Mogилевской истории – Минск: Туринфо, 2004- С.94-95.

² По сведениям от авторов научного паспорта, участок выглядит расширенным вглубь.

по сторонам которого в каменной оgrade располагались двое ворот. Главное здание включало в себя следующие помещения: комната для записи подорожных, 4 комнаты для господ проезжающих, квартира содержателя гостиницы, баня, кухня и переход в ретирады в дворовой пристройке (рис. № 7).

Ограда разделялась на равные прясла, выделенные столбами со стрельчатым завершением. Такая ограда окружала со всех сторон в виде каре. По периметру двора располагался комплекс почтовых строений. С левой стороны – «изба», кухня и ретирада для ямщиков, а также комната станционного смотрителя. Далее шел сплошной навес до конюшен, которые располагались вдоль тыльной стороны каре. С правой стороны располагались служебные строения – погреб, амбар, навес для экипажей. Навесы дополняли комплекс строений по всему периметру. В центре двора располагался колодец для проезжающих, служителей, но, главным образом, – для поения лошадей.

Наиболее полное и ценное представление об исторической структуре Опочечкой станции дает план памятника к научному паспорту, составленному архитектором-реставратором В.А. Лебедевой (1987 г.). Архитектор постаралась не только зафиксировать, но и исследовать здание, насколько это было возможно, и отразила в плане восстановленного почтового дома изменения в соответствии с архивным планом типовой станции. Изменения и перестройки могли начаться еще до революции. 16 июня 1910 г. открылось автомобильное сообщение с г. Островом. Ускорение движения транспорта в 2-2,5 раза (конный транспорт доезжал до Острова за 8-10 час., а автомобиль за 4) не могло не отразиться на графике пребывания и характере обслуживания пассажиров.³ Совершенствовалось отопление.

Объемно-планировочная композиция здания, изначально симметричная, теперь изменена. Одноэтажный объем главного здания перекрыт вальмовой крышей, которую завершали две широкие декоративные кирпичные печные трубы, которые в настоящее время заменены на узкие, упрощенные. Не сохранились в завершении герб Российской империи и вазоны. Углы основного объема в форме условно-квадратных столбов ранее корреспондировались с такими же столбами каменной не сохранившейся, как и весь комплекс дворовых строений, ограды. В плане здание и теперь представляет собой прямоугольник, вытянутый вдоль дороги. Со стороны дворового фасада по оси главного входа к нему примыкает Т-образная пристройка - прямоугольное в плане помещение (ретирады), соединенное с главным объемом более узким, коротким, хорошо освещенным переходом с выходом во двор (первоначально в переходе были выходы на две стороны). Но первоначальная внутренняя планировка (рис. № 7) изменена в ходе ремонта конца 1950–нач. 60-х гг. Первоначально она приближалась к симметричной. Узкие одинаковые прямоугольные комнаты были сосредоточены в центральной части, а большие квадратные комнаты в угловых членениях (за исключение северного дворового угла, в котором размещались две узкие комнаты – здесь располагались

³ Любопытно, что движение по знаменитым цепным мостам в Острове для автомобильного транспорта оказалось закрытым по требованиям инструкции по эксплуатации.

служебные помещения и сохранился отдельный выход во двор с крылечком).

Все сооружение венчает по фасаду фронтоны и угловые столбики с утраченными вазонами. Его центральная часть выделена ризалитом с пологим треугольным ступенчатым фронтоном и парапетом в завершении (который служил основанием для декоративного герба Российской империи, что подчеркивало казенный, государственный характер здания и комплекса в целом). Под фронтоном над главным входом был ныне утраченный зонт с массивными литыми чугунными декоративными кронштейнами (аналог сохранился на станции Звоны). По ширине зонтику соответствовало возвышенное ступенчатое крыльцо, также измененное в ходе ремонтов. Углы здания раскрепованы, фасады имеют выраженный цоколь из отесанного валунного камня и завершающую часть в виде профилированного венчающего карниза.

Главный фасад станции 2-го разряда имеет 7 осей, которые, в соответствии с принципами стиля, объединены в единую композицию сплошной подоконной и разорванной условной горизонтальными декоративными тягами. Оконные проёмы и проём главного центрального входа имеют стрельчатые завершения, искаженные при ремонте. На главном фасаде оконные оси имеют подоконные филенки. Первоначальная расстекловка окон в завершении имела сложный «готический рисунок» (см. аналог – рис. № 11). Боковые и дворовый фасады декорированы скромнее. Перемычки проемов дворового фасада лучковые. Особенно сильно изменена композиция интерьеров (рис. № 7). Центральный проём главного фасада ведет в большой зал, вытянутый по всей длине здания /21,0 х 4,7 м/. Тремя дверными проемами главный зал сообщается с двумя дворовыми помещениями основного здания, связанными между собой. Из перехода есть один выход во двор и вход в малый объем с единственным помещением /5,6 х 2,2 м/. Заполнения проемов, декор и наполнение интерьеров полностью утрачены. Основные габариты здания с переходом и пристройкой 22,4х17,2 м., высота 8 м. Стены кирпичные, оштукатуренные толщиной 0,8 м. Другие строения комплекса не сохранились, площадь застройки пока остается свободной от капитальной современной застройки и застроена гаражами. Возле северного дворового фасада выстроено диссонирующее служебное строение из силикатного кирпича.

Судьба здания в XX в. сложилась по-разному. До 1922 г., как это следует из проспекта по истории автостанции, оно использовалось под жилье, в 1922-26 гг. находилось в арендном пользовании, а потом весь комплекс передан расквартированному в городе 166 стрелковому полку. Все эти этапы ее использования могли быть связаны с новым приспособлением. Ходатайства дорожного управления о возвращении здания в это ведомство, которые начались уже в 1925 г., получали отказ следующего содержания: полк разместить больше нигде, а «дорожное управление не испытывает острой нужды в указанном здании».⁴

⁴ Автостанция. Г. Опочка. Буклет. – публикация в ИНТЕРНЕТе.

Главные бедствия связаны с периодом Великой Отечественной войны. Фотография руинированного почтового дома от 26 июля 1955 г. показывает его послевоенное состояние (Рис. № 3). Фактически, сохранилась только коробка каменного дома с торчащими старыми стояками и историческими кирпичными трубами. Фотография подтверждает дату восстановления здания, приведенную в проспекте – «1960-е гг.». Предположительно дату восстановления можно связать с организацией в 1958 г. первого внутригородского регулярного сообщения «Песчивка – ул. Загородная», которое действует и поныне и для которого была необходима новая станция, поскольку старая деревянная находилась на ул. Ленинской, 17, в стороне от основного маршрута. Опочечская станция с самого начала и по настоящее время служит преимущественно для районных и междугородних сообщений, что и сегодня подтверждает ее значение узловой станции.

Указом Президента РФ от 20.02.1995 г. № 176 «Почтовая станция» поставлена на государственную охрану в категории федерального значения. Здание бывшей Почтовой станции и станции пассажирских дилижансов (1854 г.), которое первоначально возглавляло архитектурный комплекс в форме каре в единой ограде, расположено на северном въезде в город, на повороте ул. Коммунальной (бывшей Новоржевской), которая является частью старого шоссе Петербург-Киев в направлении север-юг и в настоящее время остается одной из главных магистралей города. Историческое здание служит архитектурной доминантой в современной средовой уличной малоэтажной застройке. Авторы проекта неизвестны, на опубликованном плане не читаются. Следует отметить как положительное явление, что за всю историю существования Почтовая станция в Опочке принадлежала преимущественно к дорожному ведомству. Изменения в использовании и архитектуре связаны с новшествами в истории дорожно-транспортных сообщений и судьбами города в XX столетии. Основные утраты в здании и в комплексе почтовой станции в целом связаны с разрушениями периода Великой Отечественной войны.

Иллюстрации:



Рис. 1



Рис. 2 Из книги Л.И. Софийского. Город Опочка и его уезд. 1912 г. – Рис. 48.



Рис. 3. Почтовая станция после разрушений периода Великой Отечественной войны (вверху справа). Фото 26.07. 1955 г. Буклет. Автостанция. Г. Опочка. – ИНТЕРНЕТ-ресурс.



Рис. 4 Почтовая станция в Опочке на ул. Коммунальной. Общий вид. Фото В.А. Лебедевой. 1987 г.



Рис. 5, 6. Почтовая станция. Общий вид со стороны главного фасада и со стороны дворового фасада. Фото 1987 г. В.А. Лебедева. АРМ-4 Института «Спецпроектреставрация».

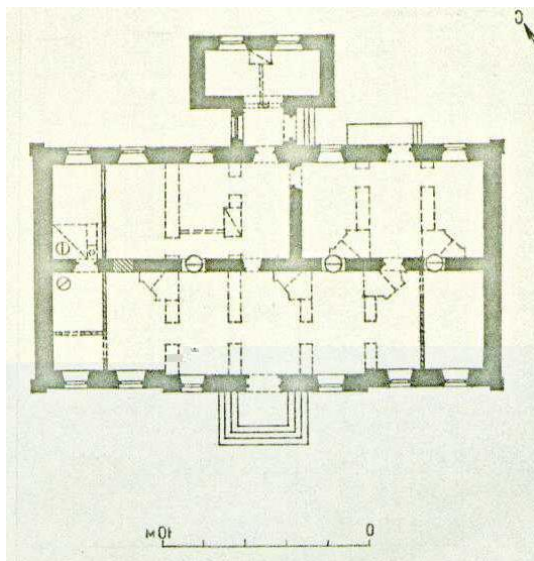


Рис. 7. План-реконструкция архитектора В.А. Лебедевой. АРМ-4 Института «Спецпроектреставрация».

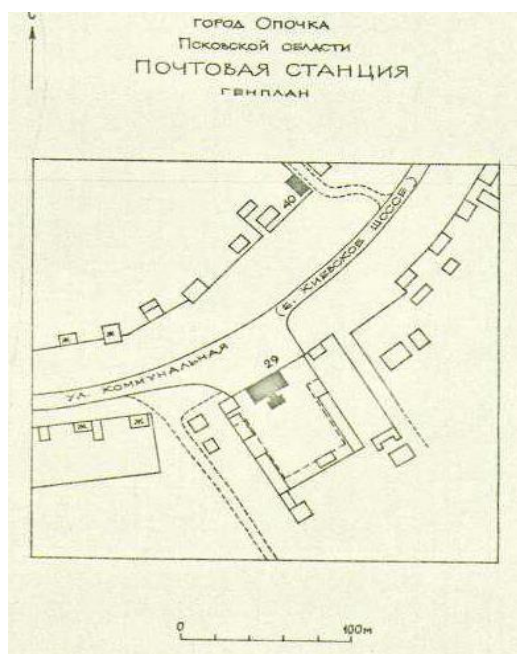


Рис. 7. Генплан (реконструкция). Архитектор В.А. Лебедева. АРМ-4 Института «Спецпроектреставрация».

Рис. 8. ГУПС и ПЗ. План Почтовой станции II разряда. – РГИА, СПб, ф. ГУПС и ПЗ.

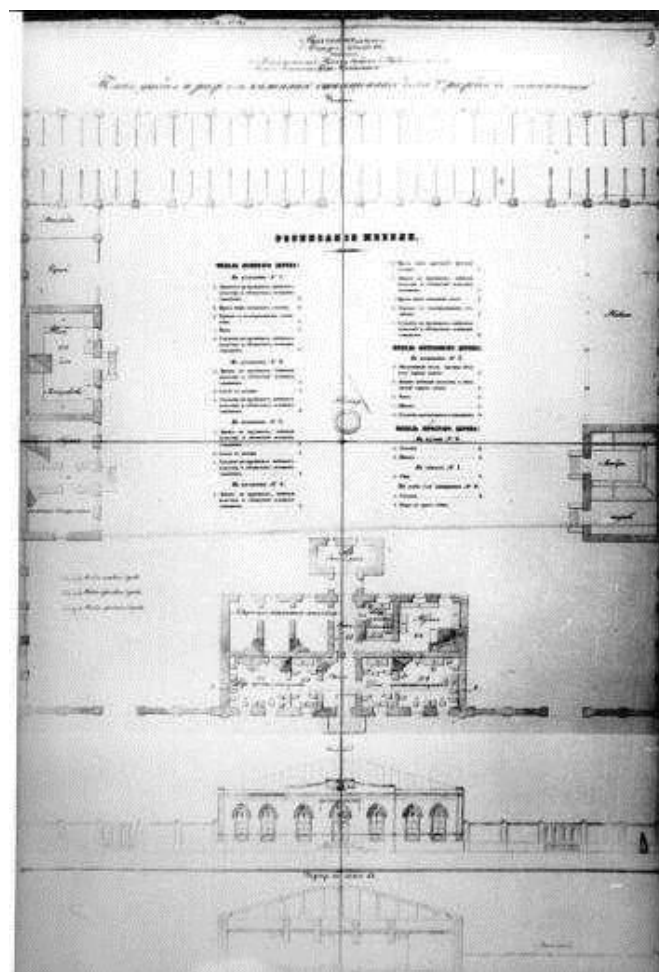




Рис. 9 А. Венецианов Почтовая станция к. XVIII – нач. XIX вв. Слева флигель (служебная постройка) и навес для экипажей, в центре станционный дом. Справа флигель и навес. Посередине двор, мощеный булыжником.



Рис. 10. Дилижанс пассажирский. XIX в.

Рис. 11. Киевское шоссе. Житомирская область. Аналог станции 2-го класса в г. Опочка. Печные трубы, крыльцо. Декор главного фасада.



Рис. 12, 13. Почтовая станция в Опочке. Вид после ремонта 2000-х гг. Благоустройство. ИНТЕРНЕТ.



Библиография:

- ГАПО. Ф.20. Канцелярия Псковского губернатора.
- ГАПО, Ф. 31. Псковская губернская дорожная и строительная комиссия.
- РГИА. Ф. ГУПС и ПЗ.
- Краткий атлас Псковской губернии с почтовыми картами и городскими планами. Чертил Глотов 1805 г. – СПб, Публичная б-ка, ОР. Рукопись.
- Первое полное собрание законов Российской империи, т XIX № 13852, т. XXV № 23854.
- Полный Свод законов Российской Империи. Собрание второе, Т.18, 1-е отделение, № 16673 и чертеж к нему – Л. 13-18.
- Протоиерей Н.А. Панов. Летопись города Острова и его уезда...
- Софийский Л.И. Город Опочка и его уезд в прошлом и настоящем. Псков. 1912, Опочка. Путеводитель. Лениздат, 1973.
- Ожегов С.С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX вв., М., 1984.
- Лагунин И. Каменные почтовые станции по Киевскому шоссе. Сер. XIX в. // Земля Псковская, древняя и социалистическая.
- Краткие тезисы докладов к научно-практической конференции... к 110-й годовщине музея-заповедника – Псков: ПГОИАиХМЗ, 1986.
- Шляхтинский К. Автомобиль в России. 1993.
- Литвинова Л. Добрая слава // в газ. Пушкинский край от 19.08.2003 - С.3;
- Шатунов Б. Станционный смотритель // в газ. Молодой ленинец от 12.02.1976 – С.3.
- Агеев А.Г, Климуть Я.И., Пушкин И.А. Перекрестки могилевской истории – Минск: Туринфо, 2004- С.94-95.
- Елисеев И. Киевский почтовый тракт // в газ. Островские вести от 26.10.2004 - С.3.
- Кайдалова И.А., Кайдалов Г.А. Страницы истории Палкинского района Псковской области – Псков, 2008 – С. 42.