

М.С. ШТИГЛИЦ

НЕПАРАДНЫЙ ПЕТЕРБУРГ:

НАСЛЕДИЕ
ПРОМЫШЛЕННОЙ
АРХИТЕКТУРЫ

Маргарита Сергеевна Штиглиц Непарадный Петербург. Наследие промышленной архитектуры

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=65537556

Непарадный Петербург. Наследие промышленной архитектуры:

Прогресс-Традиция; Москва; 2021

ISBN 978-5-89826-596-0

Аннотация

Предлагаемая книга посвящена ценной хотя и наименее известной области архитектурного наследия Санкт-Петербурга. В ней автор, продолжая свои многолетние исследования, подробно рассматривает процессы архитектурного развития ряда предприятий, сыгравших важную роль в развитии отечественной индустрии. Задача – расширить привычные границы представлений о петербургской архитектуре, формирующей наряду с классическими ансамблями неповторимый облик северной столицы. Особую актуальность освещение уходящих страниц истории приобретает в связи с переменами, происходящими при изменении функционального профиля многих исторических комплексов. Книга обращена как к специалистам в области сохранения культурного наследия,

так и к широким кругам – горожанам, предпринимателям, представителям власти.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Вступление	5
Глава 1	11
Новое адмиралтейство[1]	11
Сестрорецкий оружейный завод	56
Основание завода. Планировка В. И. Геннина. 1720-30-е гг	56
Развитие архитектурно-планировочной системы. 1780-1810-е гг	61
Конец ознакомительного фрагмента.	62

М. С. Штиглиц

Непарадный Петербург.

Наследие промышленной архитектуры

Вступление

Архитектурное наследие Петербурга составляют не только великолепные дворцы и особняки, представительные жилые дома, монументальные общественные здания и храмы. История города не менее отчетливо запечатлена в разнообразных производственных комплексах, сооружениях транспортного, энергетического и коммунального назначения. Они служат антитезой парадным ансамблям.

Без промышленного зодчества невозможно представить не только жизнедеятельность города, но и его своеобразный облик. Многие производственные постройки обладают выдающимися инженерными и архитектурными качествами. Сегодня они включены в Список объектов культурного наследия.

Промышленная архитектура занимает особое место в пространстве северной столицы. Для заводов и фабрик ха-

рактерна преимущественно водная ориентация. Судостроительные заводы и портовые комплексы, текстильные и хлопчатобумажные мануфактуры охватывают обширные прибрежные территории. Массивы заводских строений прочно вошли в многомерный образ города, в ландшафты набережных. Полные суровой экспрессии, сооружения фабрик доминируют на взморье, в панорамах устья Невы и Обводного канала.

Осознание историко-культурной значимости индустриального наследия пришло в 1970-е гг. вместе с пробуждением интереса к непризнанным и неизученным пластам архитектурной среды петербурга. В последующие десятилетия проводилось тотальное изучение исторической застройки, введение в научный оборот произведений эпох эклектики и модерна и авангарда.

Постепенно раскрывались изолированные ранее производственные зоны, происходило их включение в городскую среду. За оградами и лицевыми корпусами простирались огромные территории с самой разнообразной застройкой, искусственными бассейнами и каналами, подъемными кранами и эстакадами. Почти каждое предприятие представляло собой «город в городе», непохожий на других и известный лишь тем, кто там трудился. На многих из них существовали музеи, где пусть и тенденциозно, но отражались страницы истории и содержалось немало ценных материалов.

Становились доступными фонды городских архивов –

сначала по объектам легкой промышленности, а затем и остальные. Из небытия возникали имена создателей фабричных зданий – инженеров и архитекторов, владельцев предприятий. Промышленные памятники как часть общего впервые изученного массива вошли в Список вновь выявленных объектов культурного наследия Санкт-Петербурга, утвержденный в 2001 г. Они насчитывали около 200 адресов, куда входили как отдельные сооружения, так и обширные участки заводов-гигантов – Обуховского, Адмиралтейского, Балтийского, Ижорского, Сестрорецкого и других.

В настоящее время идет процесс перевода вновь выявленных объектов культурного наследия в категорию региональных или федеральных памятников. Некоторые из них заслуживают более высокого статуса, соответствующего международным критериям. К ним относятся как памятники эпохи авангарда, так и старейшие предприятия, основанные еще в петровское время. Важными объектами туристической индустрии могли бы стать Ижорский и Сестрорецкий заводы. Архитектурно-природный ансамбль Ижорского завода, включающий сложную систему гидротехнических сооружений – плотину, отводной канал и искусственный бассейн для достройки судов, а также мастерские с уникальными металлическими конструкциями и археологическими остатками подземного завода по значимости для национальной истории можно соотнести со всемирно знаменитыми металлургическими заводами Дарби в Великобритании, на базе кото-

рых создан музей-заповедник Айронбриджгордж. Не менее значителен комплекс Александровской мануфактуры – уникальный образец классицизма в промышленном зодчестве, свидетель зарождения отечественного машинного производства.

Начавшееся в конце прошлого века движение специалистов и горожан за сохранение промышленной архитектуры Петербурга-Ленинграда завершилось официальным признанием ее полноценной областью национального достояния. Однако судьба производственных построек более переменчива, чем других типов зданий. В силу разных причин экономического, экологического и технологического характера многие из них утратили или утрачивают свое первоначальное назначение. Особенно ощутимо эта тенденция проявилась в последние десятилетия, когда петербург вступил в полосу крупных преобразований городских ландшафтов.

Отсутствие в петербурге кардинальных градостроительных мероприятий в начале XX в. (в отличие от других европейских столиц) предопределило сохранность предприятий, вклинившихся в жилую застройку. Парадокс заключается в том, что этот существенный недостаток городской среды представляет ныне богатый потенциал для ее совершенствования путем «раскрытия» проблемных деградирующих пространств и включения их в новый контекст. Памятники промышленной архитектуры могут помочь снизить нагрузку на исторический центр, если превратить их в культурные и

социально значимые территории. Однако в реальности зачастую при выводе производства происходят невосполнимые потери: гибнут раритетная техника и инженерные элементы, исчезают ценные архивы и малые заводские музеи, ветшают богатые особняки бывших владельцев, сокращаются предмет охраны или границы памятника, что снижает или полностью уничтожает его историко-культурную ценность.

В этой книге представлена лишь часть богатейшего индустриального наследия Петербурга-Ленинграда. На основе многолетних исследований автора раскрыта история формирования архитектурнопроизводственных комплексов, сказано также об угрозах и утратах, порожденных нынешней ситуацией.

Книга состоит из трех разделов, соответствующих основным периодам основания и развития предприятий. Необходимо учитывать, что многие из них, возникнув на заре индустриализации, расширялись и модернизировались в течение столетий, став впоследствии гигантами современной промышленности.

Выражаю глубокую признательность всем коллегам, участвовавшим вместе с автором в обследовании и изучении заводских территорий. Поддержкой этого направления деятельности мы обязаны бывшим руководителям Комитета по охране памятников (КГИОП) А.В. Позднухову и Н.И. Явейну. Постоянное содействие в сборе материалов оказывали сотрудники ЦГИА СПб и ЦГАНТД. Ряд экспертиз вы-

полнен совместно со специалистами архитектурных мастерских Вега (ген. директор Е.А. Шарова) и ЛСУ (ген. директор В.Э. Трушковский). Особая благодарность за предоставленные сведения, ценные советы и помощь в организации издания Б.М. Кирикову, М.В. Нащокиной и В.И. Лелиной.

Глава 1

Становление петербургской промышленной архитектуры XVIII – начало XIX века

Новое адмиралтейство¹ (совм. с Б.М. Кириковым)

В ноябре 1704 г., через полтора года после основания Санкт-Петербурга, на левом берегу Невы началось строительство крупной укрепленной верфи, получившей название «Адмиралтейский двор» (впоследствии – Главное Адмиралтейство). Ускоренное развитие судостроения уже вскоре потребовало расширения производства. Поэтому в 1712 г. часть мастерских и склады для хранения леса перенесли ниже по течению Невы, к устью реки Мойки. Здесь развернулись работы по строительству галер и скампавей. Эти мобильные суда успешно использовались как в глубоководных, так и в прибрежных условиях и играли важную роль во время боевых действий.

¹ Авторы благодарят Е.А. Степанову за участие в сборе и обработке материалов.

С 1713 г вторая судостроительная верфь Петербурга называлась Галерным двором, а по указу 1721 г. получила официальное наименование – Галерная верфь. При жизни Петра I в Петербурге было построено всего около 200 галер, полугалер, скампавей и бригантин².

Увеличивавшийся объем работ диктовал необходимость основательного обустройства производственной территории. С начала 1720-х гг. здесь начали сооружаться капитальные мастерские: инструментальная, столярная, резная, малярная, конопатная, для такелажа и «для виття веревок», угольный амбар, погреба свинцовый и смоляной, два пороховых, оружейная палата и адмиралтейский магазин (склад)³. Французский путешественник О. Де Ла Мотре сообщал, что Галерная верфь представляла тогда «большое сооружение, полностью деревянное, за исключением дома из камня и кирпича со многими помещениями, складами» и т. д.⁴ Это свидетельство подтверждается планами Петербурга первой четверти XVIII в.

Вблизи, на берегу Невы, образовалась Офицерская слобода. В 1717 г между слободой и Галерным двором был прорыт канал, соединивший Мойку с Невой (с 1738 г. – Галерный,

² Богданов М.А. «Адмиралтейский дом» Санкт-Петербурга // Гангут. 1995. Вып. 8. С. 20.

³ Михайлов Н. Краткий исторический очерк Нового Адмиралтейства // Морской сборник. 1883. № 9. С. 52.

⁴ Беспятовых Ю.Н. Петербург Петра I в иностранных описаниях. Л., 1991. С. 141.

с 1836 г. – Ново-Адмиралтейский). Территория Галерного двора превратилась в островную. Затем к 1727 г., западнее проложили еще один канал, также проходивший от Невы к Мойке, и вновь образованный остров получил конфигурацию, близкую прямоугольной. Вырытый следом продольный канал разделил территорию верфи на два острова: один из них был вытянут вдоль Невы, другой – вдоль Мойки. Прокладка каналов служила не только для коммуникаций, но и для подсыпки земли.

С 1717 по 1720-е гг. велось сооружение протяженного Адмиралтейского канала (по направлению нынешнего Конногвардейского бульвара), который связал Адмиралтейскую и Галерную верфи. По каналам сплавливали строительный материал для производства судов, а также такелаж для больших адмиралтейских кораблей, который производился на Галерном дворе. Кроме того, каналы окружали водой огнеопасные и важные в военном отношении объекты.

Галерная верфь сыграла существенную роль в создании русского регулярного флота, в победоносном завершении Северной войны. После смерти Петра I кораблестроительное производство в Петербурге пошло на спад. Это коснулось и Галерной верфи, однако она продолжала функционировать и оставалась своего рода экспериментальной площадкой.

На генеральных планах Петербурга 1737 и 1738 гг. зафиксирован комплекс верфи. На острове между Мойкой, поперечными и продольным каналами располагались попарно, в

две линии четыре протяженных строения. Непосредственно к Неве выходил ряд стапелей. Кроме того, на производственной территории находились мелкие строения. План Петербурга 1753 г. запечатлел несколько иную ситуацию: всего одну пару протяженных корпусов вдоль южного берега продольного канала. Соседний западный остров с остроконечным мысом при впадении Мойки в Неву занимали «провиантские магазейны для морских служителей». По этим складам остров получил название Провиантского.

В 1763 г. По указу Екатерины II была создана Комиссия, разработавшая впервые после Петра I штатный корабельный состав Балтийского флота. Она же провела ряд мер по улучшению работ судостроительных предприятий.

В то время Галерная верфь по-прежнему располагалась на трех островах: большем, Провиантском, обращенном к устью Невы, и двух меньших, разделенных продольным каналом. Кроме складов различных материалов и запасов постепенно сооружались деревянные строения: лесопилка, парильни для леса и обработки дерева. На Провиантском острове в 1764 г. были возведены вдоль берега Невы два кирпичных здания – трехэтажные провиантские магазины. Первое, большее из них, через 100 лет было переоборудовано в «экипажные магазины» – склад портового и судового расходного и запасного имущества⁵.

⁵ Дмитриев Н.И., Колтычев В.В. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб., 1909. С. 920.

Судя по генеральному плану Петербурга 1777 г., на основной территории галерной верфи у Невы находились три больших корпуса, составлявшие в плане широкую букву «П», раскрытую к реке. Вблизи Мойки существовало еще более крупное сооружение, вытянутое параллельно ее берегу. На плане 1785 г. показан сплошной ряд стапелей на берегу Невы⁶.

В конце XVIII в. изменился вид местности Галерной верфи: два острова, образованные разделявшим их продольным каналом, слились в один – этот проток был засыпан, чтобы освободилось место для постройки больших судов. Ново-Адмиралтейский канал, изолировавший верфь от жилых кварталов, был углублен, укреплен шпунтовыми сваями и земляными откосами, обложенными дерном.

При Павле I проводились мероприятия по совершенствованию российского флота. Бывшей Галерной верфи императором было дано название «Новое адмиралтейство». Тем самым подчеркивалась его преемственность и одновременно отличие от Главного адмиралтейства (Адмиралтейской верфи), на котором строительство судов с 1800-х гг. постепенно сокращалось. С этого момента начался принципиально новый этап в развитии бывшей Галерной верфи – Нового адмиралтейства, связанный с переводом сюда крупного кораблестроения. Реконструкция предприятия велась с 1799 г.

Большой интерес представляет чертеж 1801 г. «Планное

⁶ РГАВМФ. Ф. 326. Оп. 1. Д. 8222.

расположение Нового адмиралтейства»⁷. Предприятие занимает единый остров (продольный канал засыпан), который ограничивают с двух сторон «Канал от Главного адмиралтейства» (Ново-Адмиралтейский) и «Канал от сухарного завода» (ныне не существует). Через каналы перекинуты мосты. Главную продольную ось формирует протяженное здание линейной конфигурации – «два большие магазинна со спицею». Параллельно ему расположены «росторы» и вспомогательные устройства. У Мойки – теплые мастерские, сушильня, кузница и инструментальная, вблизи – пильные галереи. У моста от Галерной улицы – караульный дом. На берегу невы сооружены два крупных деревянных эллинга.

⁷ Опубликован: Адмиралтейские верфи. Корабли и годы. 1704–1925. СПб., 1994. С. 65.

1801 г.

Комплекс Нового адмиралтейства был спланирован симметрично относительно поперечной оси. Это было регулярное градостроительное образование. О его внешнем облике дает наглядное представление «Фасадное расположение Нового адмиралтейства» также 1801 г.⁸ Двойной магазин «со спицею» представлял собой сильно вытянутое в линию одноэтажное здание, в центре которого поднималась ступенчатая башня с коротким шпилем. Здесь в упрощенном виде повторялась тема фасада Главного адмиралтейства. Теплые мастерские у Мойки были двухэтажными. Эти здания и более мелкие строения были выдержаны в простых и строгих формах, характерных для утилитарного строительства.

Ни одно из этих сооружений не дошло до наших дней. Однако двойной магазин со шпилем predetermined основную продольную ось территории и конфигурацию возведенной позднее Главной корабельной мастерской. Новый караульный дом также был построен на месте прежнего.

Вслед за созданием комплекса Нового адмиралтейства началось преобразование соседнего, отделенного каналом, провиантского острова. Эти работы поручили А.Д. Захарову, назначенному в 1805 г. главным архитектором Адмиралтейского ведомства.

В 1806 г. Захаров разработал проект новых адмиралтей-

⁸ РГАВМФ. Ф. 326. Оп. 1. Д. 8270.

ских конюшен, для которых выбрал место в южной части провиантского острова со стороны Мойки. Деревянное здание состояло из основного корпуса, нескольких флигелей и полуциркульного корпуса каретного сарая. Все строения были одноэтажными, кроме повышенного центрального объема с восьмиколонным портиком, обращенным к Мойке. Утилитарное сооружение было выдержано в лаконичных и монументальных формах высокого классицизма. Строительство было осуществлено в 1807–1811 гг.⁹

Тогда же, в 1807 г, Захаров выполнил план урегулирования Провиантского острова. Намечалась облицовка этого участка набережной Невы гранитом. Существовавшие каменные провиантские магазины на берегу невы Захаров предполагал перестроить, добавив к ним массивные ризалиты. Ряды больших арочных окон контрастировали с лапидарными, почти глухими плоскостями стен. Центр западного корпуса акцентирован широким мощным фронтоном. Строгая безордерная композиция отличалась редкой выразительной силой, могучим образным звучанием. Вместе с возведенным на другом берегу Невы Горным институтом (1806–1811, А.Н. Воронихин) провиантские склады могли бы составить торжественные пропилеи при входе в Неву. Однако блестящий замысел Захарова не был осуществлен¹⁰. Де-

⁹ Шуйский В.К. Андреев Захаров. Л., 1989. С. 116–21. См. также: Гримм Г.Г. Архитектор Андреев Захаров. Жизнь и творчество. М., 1940.

¹⁰ Шуйский В.К. Указ. соч. С. 122–23; Гримм Г.Г. Указ. соч.

ревянные адмиралтейские конюшни к середине XIX в. были разобраны.

В 1808 г. Захаров разработал для Нового адмиралтейства проект сарая – одноэтажного строения с крупными арочными проемами и фронтонными завершениями. По-видимому, он был осуществлен, но не сохранился¹¹.

В начале XIX в. правительство Александра I провело в жизнь ряд мер, направленных на улучшение руководства флотом, повышение качества его строительства. Учреждаются Морское министерство и Комитет образования флота. В связи с этим планировалась кардинальная реконструкция главного и Нового адмиралтейства. Перестройка главного адмиралтейства проводилась по проекту и под руководством А.Д. Захарова с 1806 г. и была закончена в 1823 г. уже после смерти зодчего его бывшим помощником И.Г. Гомзиным, которого назначили главным архитектором Адмиралтейства.

После этого развернулась полномасштабная реконструкция Нового адмиралтейства. В 1824 г. Морское министерство приняло решение расширить и переоборудовать это предприятие.

Наиболее важный этап строительства продолжался с 1825 по 1839 г. и был связан с мерами по реорганизации и развитию флота, проводившимися в царствование Николая I. В этот период на территории Нового адмиралтейства был воз-

¹¹ РГА ВМФ. Ф. 326. Оп. 1. Д. 838.

веден целый комплекс каменных зданий и сооружений. Кардинальная реновация совершенно преобразила Новое адмиралтейство, и оно, кроме ряда переделок и добавления новых каменных эллингов, дошло в том виде до начала XX в. Предприятие было снабжено всеми необходимыми мастерскими и эллингами и оптимально подходило для нужд деревянного судостроения.

Над архитектурным комплексом Нового адмиралтейства в 1820-1830-х гг. работали известные архитекторы и инженеры. Это крупнейший ученый, председатель Комитета строений и гидравлических работ П.П. Базен, директор верфи, инженер генерал-майор Л.Л. Карбоньер, главный архитектор Адмиралтейского ведомства И.Г. Гомзин, академик архитектуры Э.Х. Анерт, управляющий Новым адмиралтейством А.А. Попов, инженер-полковник В.П. Лебедев, военный инженер М.А. Пасыпкин¹²

Приведем хронологию строительства данного периода.

1824 г. – сооружен каменный караульный дом для портовой полиции, вместо разобранного деревянного здания.

1825 г. – на месте малого фрегатского эллинга построен деревянный элинг для больших судов.

1827 г. – устроена мясосольная баня (позднее гальванопластическая).

1828–1829 гг. – сооружены два каменных магазина для

¹² РГА ВМФ. Ф. 326. Оп. 1; Ф. 409. Оп. 2. (Разные дела.)

хранения дубового леса.

1828–1830 гг. – возведена Главная корабельная мастерская.

1829 г. – территория Нового Адмиралтейства вымощена и обнесена чугунной решеткой.

1830–1838 гг. – возведен первый каменный эллинг.

1831 г. – между двумя эллингами устроена пристань для выгрузки и «втаскивания» судов.

1837 и 1838 гг. – построены каменные сараи для хранения леса (позднее – мастерские для железного судостроения № 1 и 2).

1838 г. – построены здание канцелярии корабельных инженеров (в дальнейшем использовалось как стол выдачи нарядов), механическая кузница и каменный сарай для склада угля (в 1859 г. его приспособили под молотовую кузницу).

1838–1846 гг. – сооружен Мортонев эллинг с железным шатром.

1839 г. – на Провиантском дворе устроен каменный пильный завод¹³.

Наиболее значительными из этих сооружений являются первый каменный эллинг (впоследствии назывался Малым каменным эллингом) и Главная корабельная мастерская.

Каменный корабельный эллинг стал первым сооруже-

¹³ Основные сведения взяты из кн.: *Дмитриев Н.И., Колычев В.В.* Указ. соч. С. 922–25.

ем такого рода в России. Сначала он использовался для деревянного судостроения и имел боковые коридоры для обработки дерева. Эллинг выделялся огромными размерами: длина – 89 м; ширина – 27,7 м; высота – 21,6 м.

Автором первоначального замысла был выдающийся инженер П.П. Базен, избравший в качестве прототипа подобное сооружение во Франции. Проект эллинга, подписанный Л.Л. Карбоньером и В.П. Лебедевым, был одобрен императором 13 августа 1830 г.¹⁴ Разработка детальных чертежей и производство работ были возложены на Лебедева, общий надзор вел Карбоньер. В строительстве уникального сооружения участвовали также Ч. Берд, А.А. Попов, А.Д. Готман, Э.Х. Анерт¹⁵. В 1838 г. эллинг был сдан в эксплуатацию.

Структурную основу здания составляют 24 кирпичных пилона, связанные продольными аркадами. К нече обращена гигантская арка торцевого фасада с фронтоном. Арку закрывали жалюзи, а в 1863 г. она была сплошь остеклена (этот стеклянный экран-витраж разбирался перед спуском корабля). Строители смело переработали тип деревянного перекрытия в металлическую комбинированную безраспорную конструкцию. Мощная рама с нижним арочным поясом не оказывала давления на вертикальные опоры.

Первый каменный эллинг стал новым сильным акцентом невской панорамы. Он задал крупномасштабный строй все-

¹⁴ РГА ВМФ. Ф. 326. Оп. 1. Д. 8550. См. также: там же. Д. 8430, 8431, 8440.

¹⁵ *Гузевич Д.Ю., Гузевич И.Д.* Петр Петрович Базен. СПб., 1995. С. 30.

му будущему комплексу. Обобщенные крупные формы производственного сооружения созвучны простору Невы. Торцовый фасад воспринимался как триумфальная арка, символизирующая достижения инженерного искусства. Эллинг вместе со стоящим напротив Горным институтом образовали парный акцент в устье Невы. Художники нередко изображали это сооружение, особенно впечатляющий момент спуска судов.

Эллинг подвергался переделкам в 1851 и 1894 гг., но в основном сохранился в первоначальном виде. В 1960-70-х гг. он был закрыт с двух сторон новыми корпусами и полностью зрительно изолирован от пространства Невы.

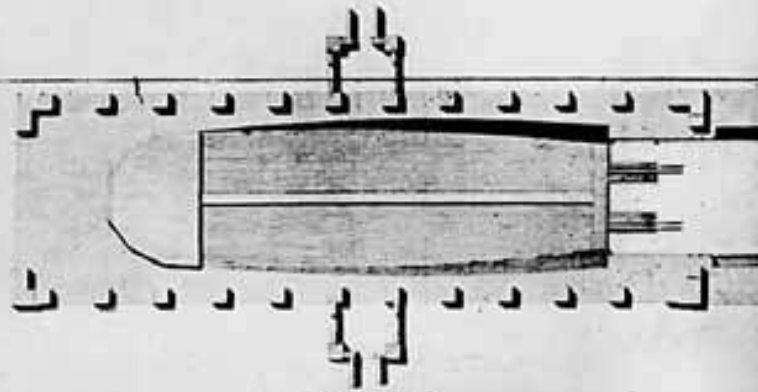
Таблица 1
Схема строения системы водоснабжения. Схема строения системы водоснабжения
и системы канализации

Схема строения системы водоснабжения
и системы канализации

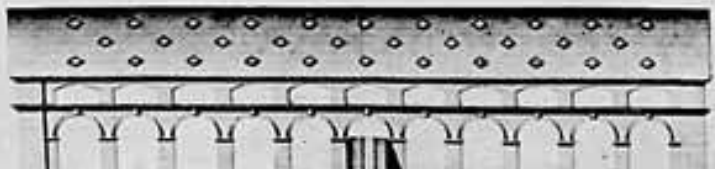
Фасад Стены



План



План Стены



3. Первый каменный эллинг. План и фасады. 1830 г.



4. Первый каменный эллинг. Фото начала XX в.

Вид с фасада сарая в Москве



Вид с фасада сарая в Москве



Вид с фасада сарая в Москве



Вид с фасада сарая в Москве



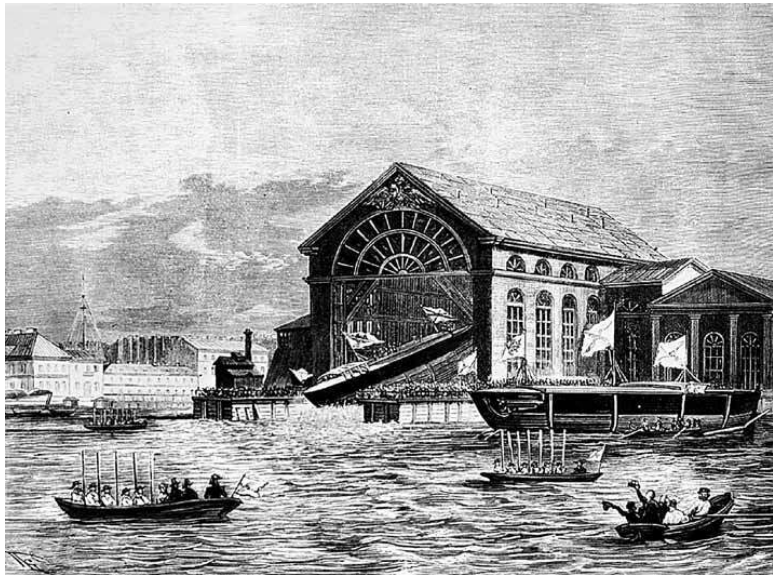
Вид с фасада сарая в Москве



Вид с фасада сарая в Москве



5. Первый каменный эллипс и каменные лесные сараи. Фасады. Чертеж середины XIX в.



6. Спуск корабля на первом каменном эллинге. 1840-е гг.

Главная корабельная мастерская возводилась на месте протяженного здания двух магазинов с башней, построенного около 1800 г. На плане 1820 г оно обозначено как «сарай для строения мелких судов»¹⁶. Новое здание повторяло линейную конфигурацию старого с более широким центральным объемом, увенчанным башней. Проект мастерской, составленный Гомзиным и Анертом, был высочайше утвер-

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. 326. Оп. 1. Д. 8232.

жден 24 декабря 1827 г.¹⁷ Некоторые проектные чертежи подписаны инженерами Лебедевым, Мочульским и другими¹⁸.

В Главной корабельной мастерской были установлены механические пилы и несколько станков для обработки дерева, здесь размещались купорная и бондарная мастерские, канцелярия, чертежная и плазы для разбивки судов. Расположение считалось удобным – напротив эллингов. Протяженное здание длиной 100 саженей формировало фронт главной «улицы» предприятия. Распластанная горизонталь мастерской составляла контраст с ее центральной высокой башней. Утилитарное по функции здание служило доминантой в окружающей застройке: круглая башня просматривалась с берегов Невы и Мойки. Первоначально средняя часть здания была двухэтажной, а крылья – одноэтажными. Широкие двери-арки, через которые подавали обработанный лес, ритмично расчленяли плоскость стен. Круглая башня опиралась на квадратное основание, в котором размещались лестница, караульные помещения и столбы-опоры.

Главная корабельная мастерская носила ярко выраженные черты позднего классицизма. Четкие простые объемы определяли ее симметричную композицию. Самое эффектное звено составляла сужающаяся кверху башня с фонариком и флагштоком. В 1830 г. На ней были установлены часы.

¹⁷ Там же. Д. 8342, 8343.

¹⁸ Там же. Д. 8323, 8324.

Очевидно, тогда и закончилось строительство мастерской.

В XIX столетии Главная корабельная мастерская не подвергалась значительным переделкам¹⁹. В 1858 г. к ней была пристроена кочегарка с парильней для леса. В 1890 и 1891 гг. инженерами Н.П. Дуткиным и С.Н. Будзынским составлены проекты заделки широких дверных проемов с превращением их в окна и частичной надстройки восточного крыла для нового разбивочного плаза. Эти работы продолжались до 1896 г.²⁰ В 1930-60-х гг. здание бывшей Главной корабельной мастерской выросло до четырех этажей. Надстройки производились в упрощенных формах. Композиция классицистического сооружения полностью искажена. В надстроенном аморфном массиве утонула башня, что привело к потере вертикальной доминанты.

Первому каменному эллингу не уступал по масштабу деревянный эллинг для постройки больших судов. Он был возведен в 1825 г. ближе к Провиантскому острову. Лейтмотивом его композиции служила гигантская открытая арка. В двускатную крышу был врезан фонарь с боковым верхним светом. По соображениям пожарной безопасности эллинг был разобран в 1903 г., на его месте оставался открытый стапель.

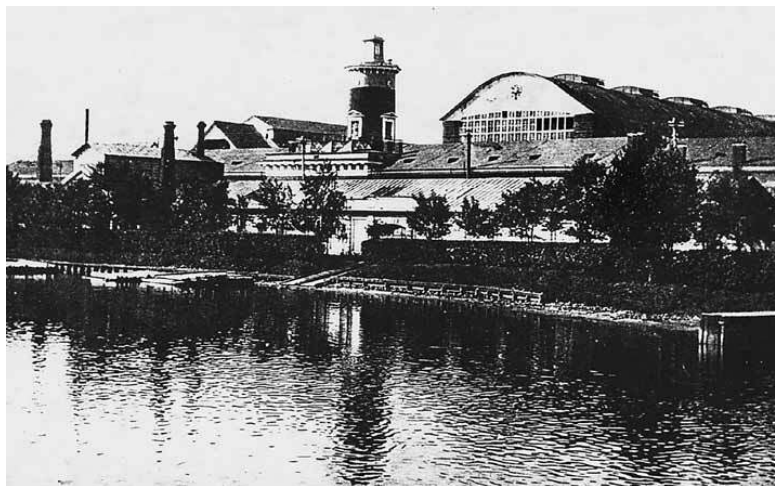
В 1820-30-х гг. сформировался крупномасштабный фронт производственных сооружений на берегу невы. Кро-

¹⁹ Фиксационные чертежи – в РГА ВМФ. Ф. 326. Оп. 1. Д. 8329.

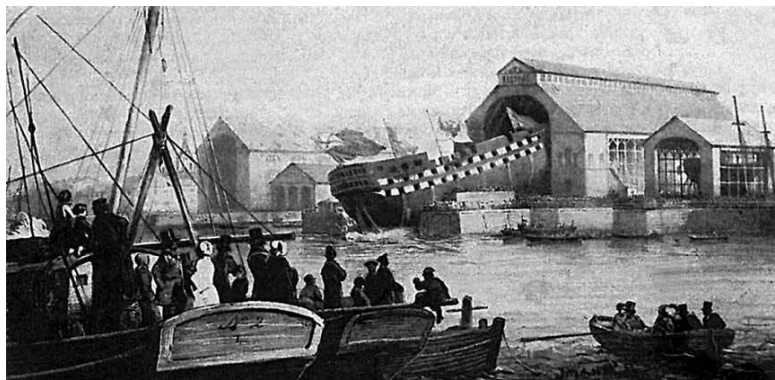
²⁰ РГА ВМФ. Ф. 409. Оп. 2. Д. 6330, 6331, 6332.

ме каменного и деревянного эллингов здесь были возведены два каменных сарая для хранения леса. Они также были обращены к небу торцевыми сторонами, раскрытыми тремя арками и завершенными фронтонами. Боковые фасады представляли собой непрерывные аркады. Четкий ритмический строй подчеркивали пилястры – пилоны. Во второй половине XIX в. эти здания были приспособлены под мастерские железного судостроения²¹. Сохранилось одно из них – судостроительная мастерская № 1.

²¹ Там же. Д. 6311, 6401–403.



8. Главная корабельная мастерская. Фото. 1865 г.



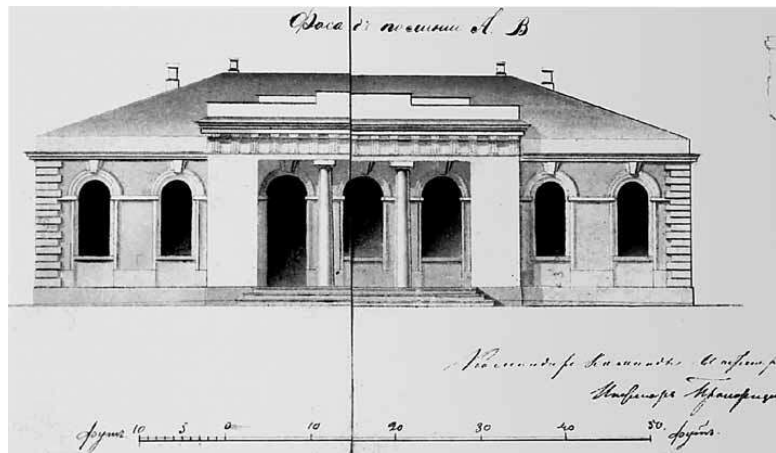
9. Спуск корабля на деревянном элинге. 1851 г.

Проект кузницы на берегу Мойки составил в 1820 г. И.Г. Гомзин, затем в 1829 г он же разработал новый вариант совместно с Э.Х. Анерт²². Существующее здание кузницы сооружено этими архитекторами при участии инженера Л.Л. Карбоньера в 1830-х гг. Краснокирпичное сооружение завершено с торца треугольным фронтоном. Основной элемент фасадов – полуциркульные окна с архивольтами, выделенными белым цветом. Выразительность постройки достигнута благодаря крупному масштабу, скупым, но сочным деталям, насыщенному цвету лицевого кирпича. Лапидарный характер полностью отвечает функции здания. До наших дней оно дошло в несколько измененном виде, с уродливой поздней пристройкой.

Проекты караульных домов для предприятий Адмиралтейского ведомства разработали в 1823–1824 гг. И.Г. Гомзин и архитектор Военного ведомства А.Е. Штауберт. В архивных документах упоминается, что к исполнению был принят проект А. Е. Штауберта, который был осуществлен в 1824–1826 гг. в Новом адмиралтействе и в Главном гребном порту (Галерной гавани) на Васильевском острове²³. Постройку караульного дома в новом адмиралтействе вел, очевидно, И.Г. Гомзин.

²² Там же. Д. 8232, 8293, 8308.

²³ Там же. Ф. 212. Оп. 8. Д. 586; Ф. 131. Оп. 1. Д. 3547.



10. Караульный дом. Фасад. 1852 г.



10 а. Карaulный дом. Боковой фасад. Современное фото
Е.А. Степановой

Это здание расположено на берегу Ново-Адмиралтейского канала при входе на территорию верфи. Первоначально оно было одноэтажным. Главный фасад отмечен в центре двухколонным портиком-лоджией. Углы здания обработаны рустовкой. Полуциркульные завершения окон подчеркнуты

архивольтами²⁴. Лаконичная объемная композиция и рисунок деталей типичны для позднего ампира. Впоследствии караульный дом был перестроен в двухэтажное здание.



10 б. Канцелярия (нарядный дом). Фрагмент. Современное фото Е.А. Степановой

Канцелярия (нарядный дом) сооружена в 1838 г. Анертом и Гомзиным с использованием того же проекта. Это

²⁴ Там же. Ф. 326. Оп. 1. Д. 8275, 8280, 8333.

был точный аналог караульного дома: фасад в семь осей, арочные окна, рустованные углы, центральный портик. Здание канцелярии, где помещался стол для выдачи нарядов, в 1896–1898 гг. надстроил вторым этажом инженер Н.П. Дуткин. Надстройка выполнена тактично, она удачно продолжила классицистические формы первого этажа, рисунок которого остался почти без изменений²⁵.

Месторасположение Нового адмиралтейства имело большое градостроительное значение. Производственные корпуса доминировали в панораме Невы. Структура комплекса с учетом его важности для города была разработана по классицистическим принципам. В створе Галерной улицы от главного входа на завод начиналась длинная аллея, которая шла параллельно Неве. Это была основная композиционная и функциональная ось комплекса. Справа, к северу от нее размещалась собственно судостроительная часть с эллингами. На береговой полосе перед ними были устроены пристань и дамбы с павильонами для публики, наблюдавшей за церемонией торжественного спуска кораблей. По левую сторону южнее главной аллеи размещались различные мастерские. Доминировало среди них вытянутое вдоль главной аллеи каменное здание главной корабельной мастерской, увенчанное башней с часами. Силуэт его довершал характерный архитектурный пейзаж этой части города²⁶.

²⁵ Там же. Ф. 409. Оп. 2. Д. 6299–301.

²⁶ Памятники промышленной архитектуры Санкт-Петербурга / авт. – сост. М.

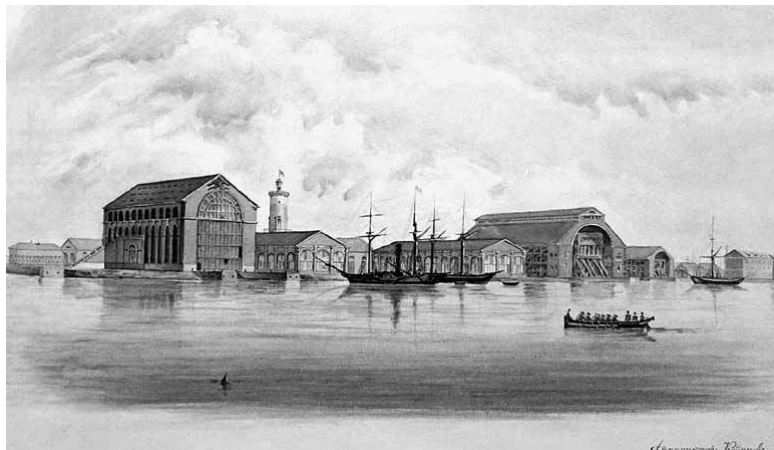
Развитие завода в середине XIX в. в меньшей степени отразилось на его архитектурно-планировочной структуре, но сопровождалось кардинальной технической модернизацией судостроения. С 1830-х гг. развернулось строительство паровозов с колесными, а затем с винтовыми двигателями. В 1844 г. закрылась верфь Главного адмиралтейства, и оставшееся от нее оборудование было передано Новому адмиралтейству. Провиантские магазины на провиантском острове приспособили под мастерские и склады, находившийся там сухарный завод был ликвидирован. Из строительных работ 1840-х гг. На Ново-Адмиралтейском острове следует отметить сооружение литейной мастерской с котельной и новых мостов через каналы, исправление деревянной набережной между эллингами.

Особый интерес представляют металлические сараи для складов леса. Сборные конструкции сараев были изготовлены в Лондоне в 1857–1858 гг., о чем свидетельствуют клейма с датами. На месте обширные сооружения (40x12 саж.) смонтированы в 1859–1860 гг.²⁷ Чугунный каркас состоит из двутавровых стоек, двускатные крыши опираются на фермы с нижним арочным поясом. Внутренние пространства были разделены на 11 ярусов, куда на металлических брусках укладывался лес. Обшивка каркаса выполнена из легкого штампованного железа. Сооружения смонтированы таким

С. Штигилиц, В. И. Лелина, М. А. Гордеева, Б. М. Кириков. СПб., 2003. С. 46, 47.

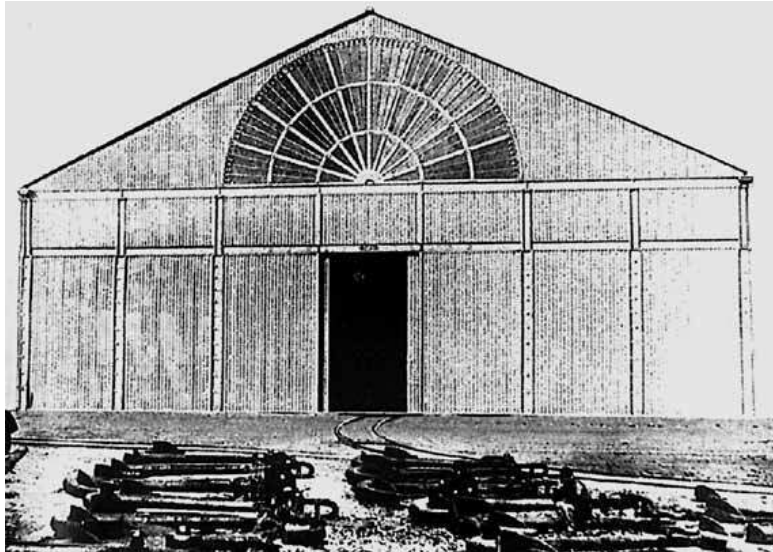
²⁷ РГА ВМФ. Ф. 409. Оп. 2. Д. 6401, 6402, 6403; Ф. 326. Оп. 1. Д. 8401, 8404.

образом, что легко могли быть разобраны и перенесены на другое место²⁸.



11. А.С. Кудинов. Вид Нового адмиралтейства. Середина XIX в.

²⁸ Дмитриев Н.И., Колычев В.В. Указ. соч. С. 939.



12. Металлический сарай. Фото начала XX в.

Металлические сараи – уникальные для России образцы железной архитектуры середины XIX в. Опыт каркасного сборно-разборного строительства был значительной новацией того времени. Первоначально три сарая располагались по отдельности в восточной части Провиантского острова. Ныне осталась пара сооружений, соединенных встроенным средним звеном.

Вскоре после поражения в Крымской войне 1853–1856 гг. началось переоборудование нового адмиралтейства в связи с переходом на строительство железных и броненосных су-

дов. План переустройства стал приводиться в исполнение с 1863 г.

Каменные сараи для леса, стоявшие на берегу невы, приспособлялись под судостроительные мастерские. В 1868 г. восточный сарай, построенный в 1837 г., был превращен в мастерскую № 1. Внешне здание сохранило прежние классицистические формы, но при этом деревянные перекрытия были заменены на металлические с фонарем верхнего света²⁹. Позднее реконструкцию прошел и западный каменный сарай (не сохранился).

К 1880 г. число всех эллингов, мастерских и складских помещений доходило до пятидесяти пяти. Транспортировку материалов между ними обеспечивали рельсовые пути около километра длиной. В 1885 г. установили телефонное сообщение между новым адмиралтейством и Управлением порта. Заводская электростанция на берегу Мойки снабжала электричеством ряд учреждений Морского ведомства. В 1890-х гг. территория предприятия была озеленена: посажены деревья и кусты, устроены клумбы и даже фонтаны³⁰.

Деятельность Нового адмиралтейства в конце XIX в. направлялась 20-летней программой судостроения, разработанной в 1881 г. По указанию Александра III. Теперь предприятие полностью специализировалось на строительстве броненосцев. В 1895 и 1898 гг. были приняты новые, скор-

²⁹ Там же. С. 940.

³⁰ Михайлов Н. Указ. соч. С. 58–0.

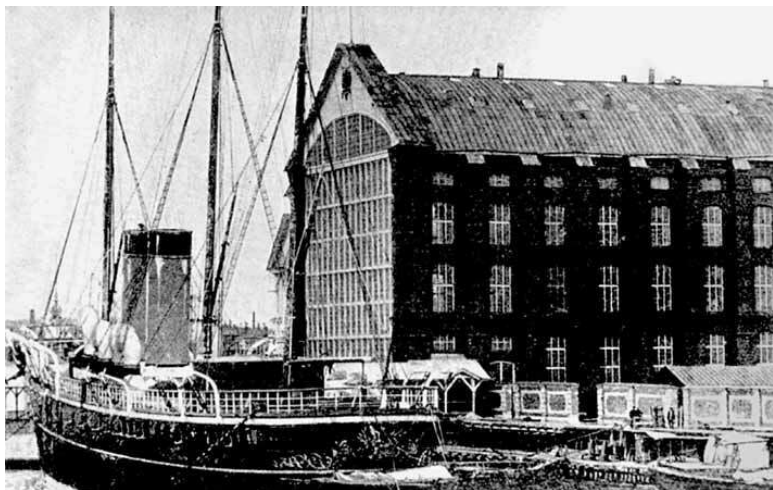
ректированные программы судостроения³¹.

В этот период строительные работы в Новом адмиралтействе вели: главные инженеры-строители, полковники С.Н. Будзынский и Н.П. Дуткин, старший инженер-строитель Яковлев, инженер-капитан Н.Д. Куторга³². В 1890–1893 гг. ими был возведен Большой каменный эллинг – грандиозное сооружение, вошедшее в панораму устья Невы новым акцентом комплекса³³. Массивное кирпичное однопролетное строение было раскрыто двумя порталами на торцевых сторонах. Фасад, обращенный на Неву, завершался треугольным фронтоном с гербом в тимпане. Гигантский остекленный витраж разбирался при спуске корабля на воду. Позднее этот фасад, по аналогии с противоположным, получил дугообразное очертание. Продольные стороны состоят из мощных пилонов-контрфорсов, между которыми заключены четыре ряда окон. Размеры эллинга: длина – 129 метров, ширина – 35 метров, высота до низа стропил – 25 метров.

³¹ Адмиралтейские верфи. Корабли и годы. 1704–925. СПб., 1994. С. 104–24.

³² РГА ВМФ. Ф. 326. Оп. 1; Ф. 409. Оп. 2. (Разные дела.)

³³ РГА ВМФ. Ф. 409. Оп. 2. Д. 6481–482, 6485–487, 6489.



13. Большой каменный эллинг. Фото начала XX в.

Внутри на уровне 21 метра контрфорсы имеют обрез, на уступах лежат подкрановые балки и короткие рельсы, заделанные одним концом в стену и служащие основой для продольной галереи с перилами, идущей по всей длине помещения. Часть внутреннего пространства перекрыта серповидными фермами с криволинейным поясом, часть – треугольными фермами. Для освещения в кровле были сделаны квадратные отверстия с толстыми стеклами (как в старом каменном эллинге), затем, в 1898 г, по проекту Дуткина устроен фонарь верхнего света³⁴.

³⁴ РГА ВМФ. Ф. 409. Оп. 2. Д. 6507.

К началу XX в. Новое адмиралтейство представляло собой тесно застроенную территорию. Западный канал был засыпан, и два острова – Ново-Адмиралтейский и Провиантский – слились воедино. Лучшей из новых мастерских специалисты считали слесарно-механическую³⁵.

После сокрушительного поражения на море во время войны с Японией 1904–1905 гг. важнейшей государственной задачей для России стало возрождение отечественного военно-морского флота. Кораблестроительная структура Петербургского порта все острее нуждалась в реорганизации. В 1907 г. Морское министерство поставило вопрос о выделении судостроительного производства из состава порта. С января 1908 г., согласно повелению Николая II, приказом по Морскому министерству верфи Нового адмиралтейства и Галерного острова в устье Фонтанки были объединены в общее предприятие под названием «Адмиралтейский судостроительный завод»³⁶.

Две части объединенного завода разделяла обширная территория, омываемая Невой и Пряжкой и включавшая Матисов остров с участком Общества Франко-Русских заводов, Сальный буян и Калининские провиантские магазины. Руководство Адмиралтейского завода запланировало генеральную реконструкцию и модернизацию комплекса. Специальная комиссия, делопроизводителями которой были инженер

³⁵ Дмитриев Н.И., Колтычев В.В. Указ. соч. С. 940.

³⁶ Там же. С. 919.

Н.И. Дмитриев и товарищ Морского министра Н.И. Колпычев, рассмотрела «несколько вариантов перестройки Нового адмиралтейства, но все они после подробного и всестороннего обсуждения были признаны невыгодными с нашей точки зрения»³⁷.

Теперь предполагалось создать на базе верфи в устье Фонтанки образцовое судостроительное предприятие, расширив его в сторону Сального буяна. Развитие Нового адмиралтейства признавалось нерентабельным, и его намеревались постепенно ликвидировать. Эту идею, выдвинутую корабельным инженером Д.В. Скворцовым, активно поддерживал начальник Адмиралтейского завода генерал-майор П.Е. Черниговский³⁸.

План перепланировки верфей вылился в широкомащтабную программу, намечавшую преобразование целого района города. Она была разработана Н.И. Дмитриевым при участии его брата А.И. Дмитриева, назначенного в 1908 г. архитектором Адмиралтейского завода, и других специалистов.

³⁷ Там же. С. 948.

³⁸ *Кириков Б.М.* Александр Дмитриев. Архитектор первой половины XX века. СПб., 2009. С. 199–00.

На Галерном островке планировалось построить производственные сооружения, электростанцию и жилые дома, а правый рукав Фонтанки превратить в бассейн для достройки кораблей. С северной стороны, между бассейном, Лоцманской улицей и Пряжкой, должна была разместиться механическая часть предприятия с производственными строениями и административным зданием.

Новое адмиралтейство после прекращения на нем производства отводилось под жилые кварталы с частновладельческой застройкой. В зону реконструкции Дмитриевы включали также и Новую Голландию с разбивкой ее на отдельные участки. Перепланировка этих комплексов предусматривала кардинальные изменения градостроительной структуры. Вдоль невского берега Нового адмиралтейства получила продолжение Английская набережная, внутри его территории пересекались новые отрезки Галерной улицы и Английского проспекта, выходившие к Неве. По правой стороне Мойки, от Поцелуева моста до ее впадения в Неву, тянулась «Продолженная Морская улица». Участок Новой Голландии разделяла на два квартала продленная Ново-Исаакиевская улица, а с северной стороны ограничивала новая часть Конногвардейского бульвара, прокладываемого на месте Адмиралтейского канала. Ново-Адмиралтейский канал и отрезок Крюкова канала до Мойки также подлежали засыпке и превращались в обычные проезды.

Намеченный план интересен широтой градостроительного подхода, стремлением разрешить назревавшие задачи преобразования производственно-складских зон вблизи центра столицы. Главный позитивный смысл проекта заключался в приближении жилых кварталов города к просторам Невы и Финского залива. Прокладка новых проездов логично продолжала существующие направления улиц и набережных.

Вместе с тем этот градостроительный замысел отличался прямолинейным прагматизмом, грозившим невосполними утратами в исторически ценной среде. Засыпка трех каналов привела бы к исчезновению своеобразного, полного очарования уголка Северной Венеции. Безжалостный снос ансамбля Новой Голландии даже в проекте можно считать вопиющим вандализмом. При тотальной расчистке территории Нового адмиралтейства подлежали уничтожению памятники промышленной архитектуры, неразрывно связанные с историей морского флота России³⁹.

Из всей программы преобразований была осуществлена только реконструкция Галерного острова (набережная реки Фонтанки, 203)⁴⁰. Новое Адмиралтейство продолжало функционировать, его архитектурный комплекс в те годы не пре-

³⁹ Там же. С. 201–02.

⁴⁰ См.: *Гордеева М.А.* К истории развития Адмиралтейского судостроительного завода. Галерный Островок // Петербургские чтения –97. СПб., 1997. С. 524–26; *Кириков БМ.* Указ. соч. С. 202–08.

терпел больших изменений. В частности, А.И. Дмитриев построил в 1908 г. деревянный пешеходный мост через Мойку⁴¹ – временную коммуникацию, которая давно исчезла. Вместе с тем на территории острова появилось монументальное сооружение: храм – памятник русским морякам, погибшим в войне с Японией 1904–1905 гг.

С целью создания этого мемориала – символической братской могилы моряков – в 1908 г. был образован специальный комитет под покровительством греческой королевы Ольги Константиновны во главе с сенатором П.Н. Огаревым. Проект храма поручили составить архитектору М.М. Перетятковичу, который, согласно пожеланию Ольги Константиновны, избрал в качестве прообразов замечательные памятники зодчества Владимира XII в. – церковь Покрова на Нерли и Дмитриевский собор.

15 мая 1910 г., в пятую годовщину Цусимского сражения, состоялась закладка храма у места впадения Ново-Адмиралтейского канала в Неву. Строительство вместе с М.М. Перетятковичем вел инженер С.Н. Смирнов. 31 июля 1911 г. прошла церемония освящения церкви. В ансамбль храма-памятника входили музей, где хранились документы и фотографии погибших, дом причта, две входные галереи и звонница. Рельефы на фасадах, облицованных старицким камнем, выполнил скульптор Б.М. Микешин. Мозаичные иконы с изображением Спасителя создавались по оригиналам В.М.

⁴¹ ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 169. Д. 398.

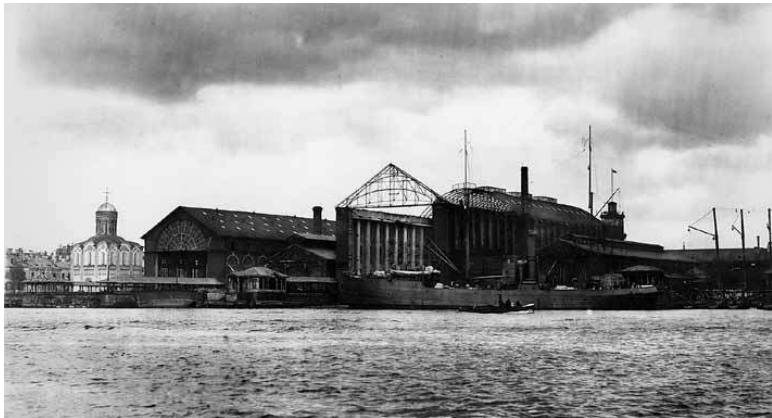
Васнецова и Н.А. Бруни. По образу Спасителя храм получил название «Спас на Водах». На стенах церкви были установлены бронзовые мемориальные доски с именами всех погибших моряков⁴².

Храм-памятник поднимался над берегом Невы. Белоснежное здание эффектно воспринималось с невской акватории в контрасте с крупными производственными сооружениями. От Английской набережной к нему вел деревянный мост, от которого планировалось продолжение набережной. «Спас на Водах» обогатил невский пейзаж, внося в него особое смысловое звучание, и придал индивидуальные черты комплексу Адмиралтейского завода.

⁴² *Смирнов С.Н.* Храм-памятник морякам, погибшим в войне с Японией... Пг., 1915 (репринтное воспроизведение – СПб., 1995); *Исакова Е.В., Шкаровский М.В.* Никольский Морской собор и другие морские храмы Санкт-Петербурга. СПб., 2003. С. 211–14.



16. Храм-памятник морякам, погибшим в войне с Японией. Фото 1910-х гг.



17. Панорама Адмиралтейского судостроительного завода. Фото начала XX в.

В послереволюционные годы произошло резкое падение производства. Принимались решения о закрытии завода. Лишь в начале 1930-х гг. в бывшем Новом адмиралтействе занялись изготовлением судовых механизмов. Предприятие получило название «Судомех», был разработан генеральный план его реконструкции. Тогда же была взорвана мемориальная святыня: храм – памятник морякам, якобы мешавший развитию завода.

Постепенно налаживалось производство оборудования, лесовозов, буксиров и барж, гидрографических судов, а затем – подводных лодок. С 1960-х гг. главным достижением предприятия стало производство атомных подводных лодок.

В это время ему вернули историческое название – Ново-Адмиралтейский завод. Затем он вошел в состав Ленинградского адмиралтейского объединения. На передовом предприятии сооружались разные типы судов, всесторонне внедрялись в производство инженерно-технические новшества, постоянно обновлялись оборудование и технологии⁴³.

В 1992 г. объединение было преобразовано в Государственное предприятие «Адмиралтейские верфи». Наступил сложный период в деятельности крупнейшего судостроительного завода, связанный с проблемами конверсии, переходом на новые условия работы.

На территории Ново-Адмиралтейского острова в 1930-80-х гг. был построен ряд новых зданий и сооружений. Проектирование их определялось сугубо производственными требованиями и велось без учета исторически сложившейся объемно-пространственной структуры комплекса, с нарушением масштаба и визуальных связей, искажением восприятия исторических объектов. Каменные эллинги были закрыты со стороны Невы крупными примитивными строениями из силикатного кирпича. Великолепная панорама прибрежной части завода была безжалостно искажена. Уникальный архитектурный комплекс Нового адмиралтейства утратил былое единство. Сохранившиеся памятники промышленной архитектуры обросли случайными поздними напластованиями. Некоторые корпуса бездействуют и

⁴³ Адмиралтейские верфи Т. П. Люди, корабли, годы. 1926–1996. СПб., 1996.

приходят в запустение.

Новое адмиралтейство разделяет судьбу многих петербургских предприятий, остро нуждающихся в реновации.

Сестрорецкий оружейный завод

Уникальный природно-искусственный ландшафт этого комплекса, сочетающий планировку раннего петровского времени с архитектурой корпусов в позднем «кирпичном стиле», увязан в единое целое с водным пространством Разлива и гидротехническими сооружениями.

Трехсотлетняя история завода насчитывает разные периоды, отразившиеся в его архитектурно-пространственной среде. Это были времена расцвета и упадка, причем расцвет совпадал с военными событиями в стране, а упадок – с мирными периодами, что вполне закономерно, учитывая специфику производства. Богатая история, отразившаяся в застройке Сестрорецкого завода, насчитывает несколько наиболее важных этапов.

Основание завода. Планировка

В. И. Геннина. 1720-30-е гг

В период Петровских реформ русская архитектура сделала мощный скачок во всех областях, что отразилось и в промышленном строительстве новой столицы. Не только в пределах городского центра, но и в пригородах, удаленных от Петербурга, самим Петром I были заложены заводы, которые с самого раннего этапа существования стали крупнейшими

в стране. Один из них – Сестрорецкий оружейный завод, созданный для изготовления стрелкового оружия в условиях длительно ведущейся Северной войны.

Исторические документы свидетельствуют о том, что в 1714 г. Петр сам выбирал место для завода, использовавшего энергию воды. Во время поездки на остров Котлин он нашел такое на берегу реки Сестры, богатое лесом и позволявшее использовать энергию воды и установить под «плотиною для дела якорей, ружья и прочего действующего водой машине»⁴⁴. По другим источникам, место для завода выбрано «плотинным мастером» Венедиктом Беером, призванным с сыном в 1720 г. с Олонецких заводов «для усмотрения под строение на Сестре реке удобного места»⁴⁵. Таким местом оказался поворот реки Гагарки, впадавшей в Финский залив, при слиянии рек Сестры и Черной. Высокие берега и удобный поворот русла позволяли устройство плотины с водохранилищем, вода из которого по каналу должна была поступать на водяные колеса. Здесь при закладке завода «Его Величество Сам соизволил и флаг поставить».

Строительство началось в июне 1721 г. Руководство работами поручили Вильгельму Ивановичу Геннину. Сподвижник Петра, он уже имел богатый опыт службы комендантом Олонецких заводов, участвовал в основании медных и же-

⁴⁴ Сестрорецкий инструментальный завод им. Воскова: Очерки, документы, воспоминания, 1721–1967. Л., 1968.

⁴⁵ Там же.

лезных заводов Екатеринбурга и Сибири. Геннин писал в 1720 г.: «Получив указ из кабинета Е.И.В. из Санктпите-
рбурха, по которому надлежит мне ехать немедленно в Санкт-
пите-рбурх с чертежом сестрорецким и ради партикулярного
дела»⁴⁶.

В первоначальном плане четко прослеживается компози-
ционный замысел, основанный на двух взаимно перпенди-
кулярных осях, закрепленных большой литейной и дворцом
Петра в одном направлении; канцелярией с кордегардией –
в другом. Склады (магазинны) располагались полукругом и
заменили ограду заводской территории. От здания конторы
всю территорию прорезал широкий проезд, по сторонам ко-
торого торцами выстроились цеха. Проезд как главная ось
завершался на севере двухэтажным зданием приемной. По
периметру участка корпуса были сблокированы так, что об-
разовали сплошную ограду со зданием канцелярии во главе
и охранными вышками по углам. Вдоль реки парами распо-
лагались мастерские – расковочная, плющильная и молото-
вая, в середине комплекса – кузница, в стороне большая ли-
тейная.

Расположение зданий «покоем» было не ново для русской
архитектуры. Генезис схемы восходит к монастырскому и
крепостному строительству. Усугубляется это сходство еще
и тем обстоятельством, что первые промышленные комплек-

⁴⁶ Гамченко С.С. Записка для памяти о 200-летнем юбилее Сестрорецкого ору-
жейного завода. СПб., 1914.

сы строились в условиях военной угрозы новой столице⁴⁷. При основании завода была устроена плотина, устройство которой образовало разлив. Все машины приводились в движение водой, которая направлялась по деревянным лоткам на колеса водяных мельниц и далее к станкам, молотам и домнам. Отработанная вода сбрасывалась в реку, восстанавливая прерванное плотиной течение.

Завод был торжественно открыт 27 января 1724 г., однако строительные работы на нем продолжались наиболее интенсивно и в 1736/1741 гг. На раннем этапе истории в сооружении завода принимали участие наряду с Генниным (1721–1722) и другие специалисты: цейхмейстер Кальк и Кармедон (1722–1723); подполковник М. Вырубов и цейхмейстер Отто (строитель порохового завода) (1723–1724), архитектор Д. Трезини⁴⁸.

Важное градоформирующее значение заводского комплекса проявилось в его влиянии на всю сопутствующую инфраструктуру: гидротехнические сооружения, водные пути, жилое поселение с двумя дворцами. Главная аллея, ведущая от первого (Дубковского) дворца к заводу, впоследствии получила название Дубковское шоссе. Построенный в 1722 г. второй дворец Петра находился близко от завода на холме, на месте нынешнего дома служителей завода. Оба петров-

⁴⁷ Берх В. Жизнеописание генерал-лейтенанта В. И. Геннина, основателя российских горных заводов // Горный журнал. Кн. 1–5, 9. 1826.

⁴⁸ Штиглиц М.С. Промышленная архитектура Петербурга. СПб., 1996.

ских дворца не сохранились.

Все транспортные связи осуществлялись в основном по воде. Сухопутные пути еще не сформировались: первые дороги из Сестрорецка через леса и болота совпадали с трассами шведских дорог. «Для доставки грузов на завод морем была построена Усть-Рецкая пристань, где их перегружали на плашкоуты-баржи – и бечевою поднимали до завода». После наводнения 1756 г. ее заменила гавань для военных и торговых судов, сооруженная к юго-востоку от дубовой рощи.

Застройка поселка, первоначально не включенного в композицию, сложилась так, что завод стал постепенно его градоформирующим центром. Регулярная внутривзаводская планировка была поддержана и системой жилой слободы, разместившейся к северо-востоку от завода между Заводским каналом, разливом и Заводским бассейном. Образовалось планировочное ядро поселения, вокруг которого постепенно разрастались жилые кварталы. Сквозные проезды между ними были ориентированы на площадь, расположенную с юго-востока от завода. В 1741 г. поселение обнесено валом⁴⁹.

После бурного подъема промышленного строительства в Петербурге наступило затишье, длившееся с 1730-х по 1760-е гг. Сестрорецкий завод, как и многие другие, обветшал и

⁴⁹ Матвеев Б.М. Деконструкция архитектурного наследия. СПб.: Политехника-сервис, 2012.

стал убыточными. «Все путешественники, видевшие этот завод, не могут не подивиться хорошему его расположению, и принуждены сознаться, что никогда не встречали такого современного завода. Но при преемниках Петра, как и флот вообще, так и упомянутый завод, в большом небрежении, и лучшие мастера, привлеченные Петром с большим трудом, разошлись в разные стороны»⁵⁰.

Развитие архитектурно- планировочной системы. 1780-1810-е гг

⁵⁰ *Фоккердот и Плейер. Россия при Петре Великом. М., 1874. С. 90.*

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.