

Комитет по государственному контролю, использованию
и охране памятников истории и культуры



Памятники промышленной архитектуры САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



«БЕЛОЕ и ЧЕРНОЕ»
Санкт-Петербург
2005



Комитет по государственному контролю, использованию
и охране памятников истории и культуры



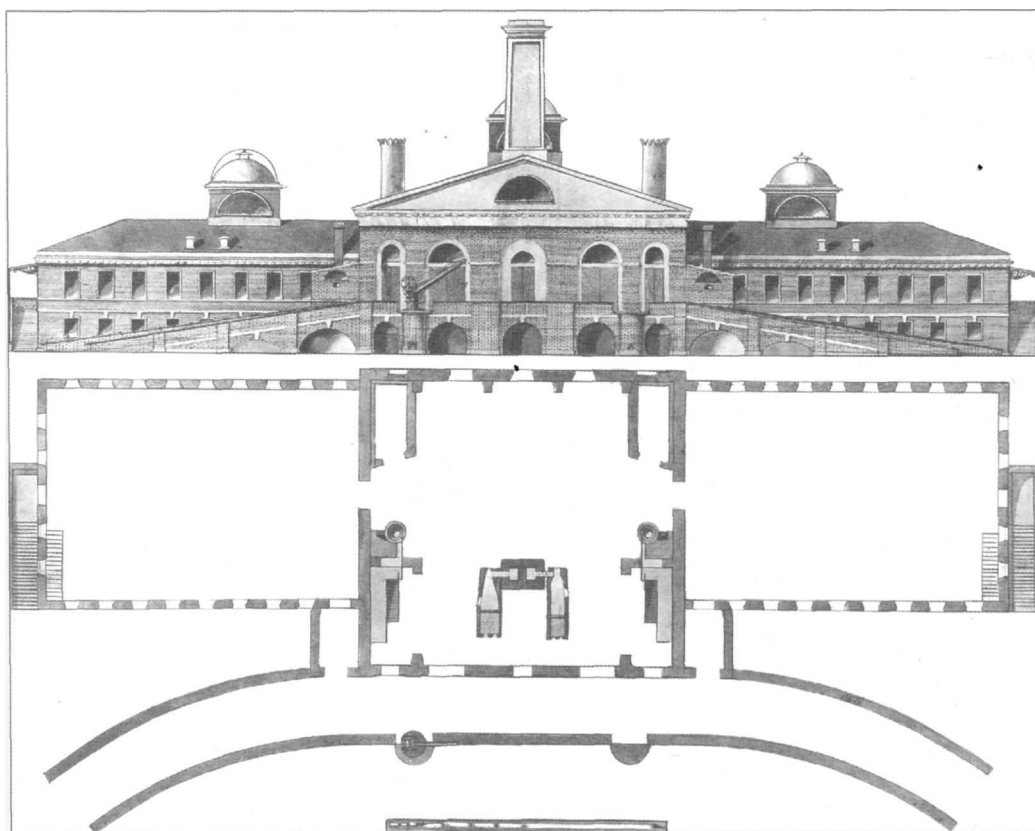
Памятники промышленной архитектуры САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«БЕЛОЕ и ЧЕРНОЕ»
Санкт-Петербург
2005



Правительство Санкт-Петербурга
Комитет по государственному контролю, использованию и охране
памятников истории и культуры

ПАМЯТНИКИ ПРОМЫШЛЕННОЙ АРХИТЕКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



АВТОРЫ-СОСТАВИТЕЛИ

М.С. ШТИГЛИЦ
В.И. ЛЕЛИНА
М.А. ГОРДЕЕВА
Б.М. КИРИКОВ

КОНЦЕПЦИЯ

Б.М. КИРИКОВ
М.С. ШТИГЛИЦ

ФОТОГРАФИИ

В.С. АНТОЩЕНКОВ
В.Ф. ЕГОРОВСКИЙ
В.И. ЛЕЛИНА
М.С. ШТИГЛИЦ

ДИЗАЙН

Е.С. ДРОЗДЕЦКИЙ
И.Н. БОЛЬШОВ

Издание осуществлено при содействии промышленных
и коммерческих предприятий Санкт-Петербурга:

СПб. БУМАЖНАЯ ФАБРИКА «ГОЗНАК»
ОАО «ВЕНА»
ОАО «КОМБИНАТ им. СТЕПАНА РАЗИНА»
ООО «НЕВКА СПб»
ООО «РЕДЖЕНСИ ПРОПЕРТИЕС»

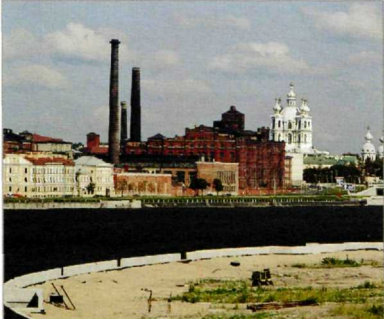
ISBN5-89771-047-3

2-е издание

© КГИОП, 2005 г.

© М.С. Штиглиц, В.И. Лелина, М.А. Гордеева, Б.М. Кириков, 2005 г.

© Издательство «Белое и Черное», 2005 г.



Промышленная архитектура занимает особое место в культурном пространстве Петербурга. С самого основания северной столицы ее неповторимый облик формировали, наряду с парадным дворцовым центром, производственные сооружения и комплексы. Краснокирпичные массивы заводских и фабричных строений прочно вошли в многомерный образ города с его водными ландшафтами. Поэты и художники «серебряного века» сумели увидеть и почувствовать своеобразную красоту этих сооружений, их экспрессию и монументальность. Александр Блок, Валерий Брюсов, Мстислав Добужинский, Анна Осстроумова-Лебедева оставили поэтическое и художественное отображение индустриального Петербурга.

Еще недавно промышленное зодчество прошлого оставалось за гранью общественного интереса и почти не находило признания в профессиональной среде. До сих пор образцы инженерного искусства, предметы техники, промышленные здания и сооружения остаются малоизученной областью историко-культурного достояния. В последние годы интерес к истории промышленной архитектуры заметно возрос. Многие объекты заслуженно поставлены под государственную охрану. Специалисты Комитета по охране памятников (КГИОП) продолжают целенаправленную работу по изучению и сохранению этого богатейшего пласта нашего культурного наследия.

Сегодня в Петербурге многие промышленные постройки, комплексы и целые производственные зоны нуждаются в реконструкции и реновации. Изменение функционального профиля, обновление технологии, процесс приватизации представляют определенную угрозу для исторических зданий. Поэтому особую актуальность приобретает проблема выработки новых, гибких подходов к сохранению промышленной архитектуры прошлого. Во многом здесь может помочь и учет зарубежного опыта.

Задача этого издания — раскрыть для горожан, предпринимателей, представителей городской власти страницы истории промышленной архитектуры Петербурга, показать ее высокий технический уровень и эстетические достоинства и содействовать защите нашего индустриального наследия. В альбоме представлены многие памятники промышленного зодчества нашего города, часто скрытые от глаз заводскими заборами.

В.А. Дементьева

*Председатель Комитета
по государственному контролю,
использованию и охране памятников
истории и культуры Администрации Санкт-Петербурга*

ПРОМЫШЛЕННАЯ АРХИТЕКТУРА ПЕТЕРБУРГА: РОЖДЕНИЕ, ТРАНСФОРМАЦИИ, РЕНОВАЦИИ

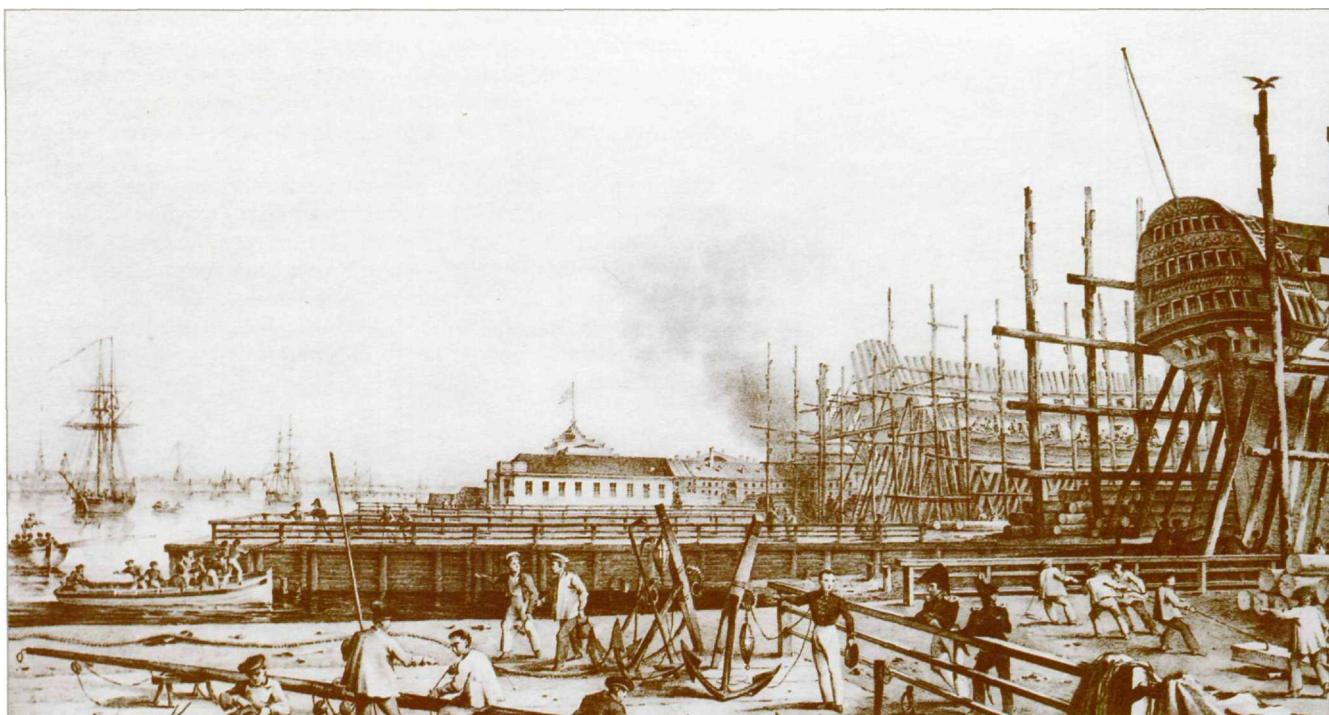
Архитектурное наследие, оставленное нам прошлыми поколениями, обширно и многогранно. Каменную летопись Петербурга составляют не только дворцы и особняки, жилые дома и общественные здания, — важное направление исторического развития города отражено внушительным числом разнообразных промышленных построек. Этот Петербург словно бы составляет антитезу парадному имперскому городу, опоясывая импозантный центр массивными краснокирпичными корпусами с гигантскими трубами и водонапорными башнями. Полные суровой экспрессии, промышленные сооружения доминируют в панорамах речных берегов, являясь неотъемлемой частью архитектурного пейзажа, в основном — за пределами исторического ядра.

Но эти два города — два Петербурга — при всей их противоположности неразрывно связаны и друг друга дополняют.

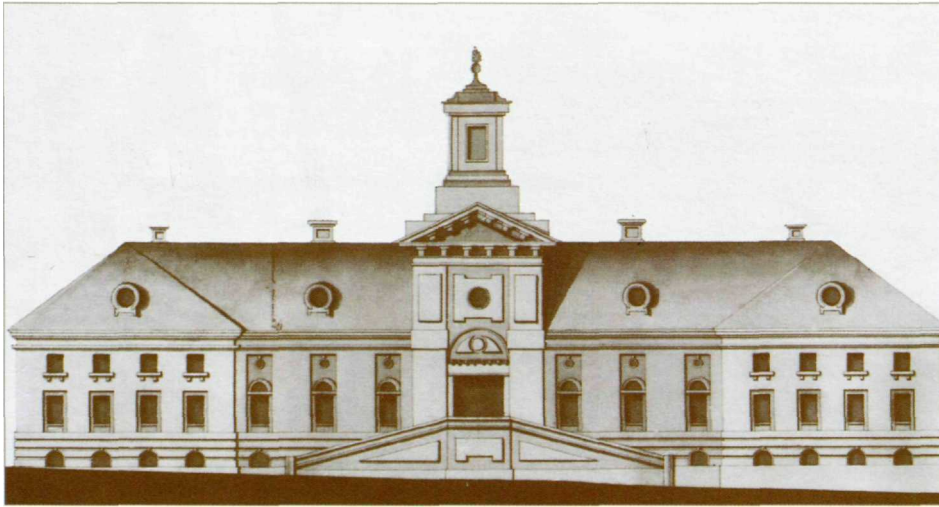
Как же происходило формирование образа промышленного Петербурга и в какой период наиболее ошутимо заявила о себе петербургская промышленная архитектура? Эти вопросы актуальны и в наши дни, когда разрабатывается новый стратегический план развития Северной столицы.

Петербург изначально был городом-предприятием. В петровские времена промышленная архитектура была уравнена в правах с гражданской. Производственные комплексы, наряду с дворцами, храмами и общественными зданиями, занимали ключевые места в центре города. К ним прокладывались дороги — будущие улицы, подводились каналы, рядом вырастали рабочие поселения. Зачастую с производственными комплексами соседствовали дома знати. Для

Адмиралтейская верфь. Гравюра





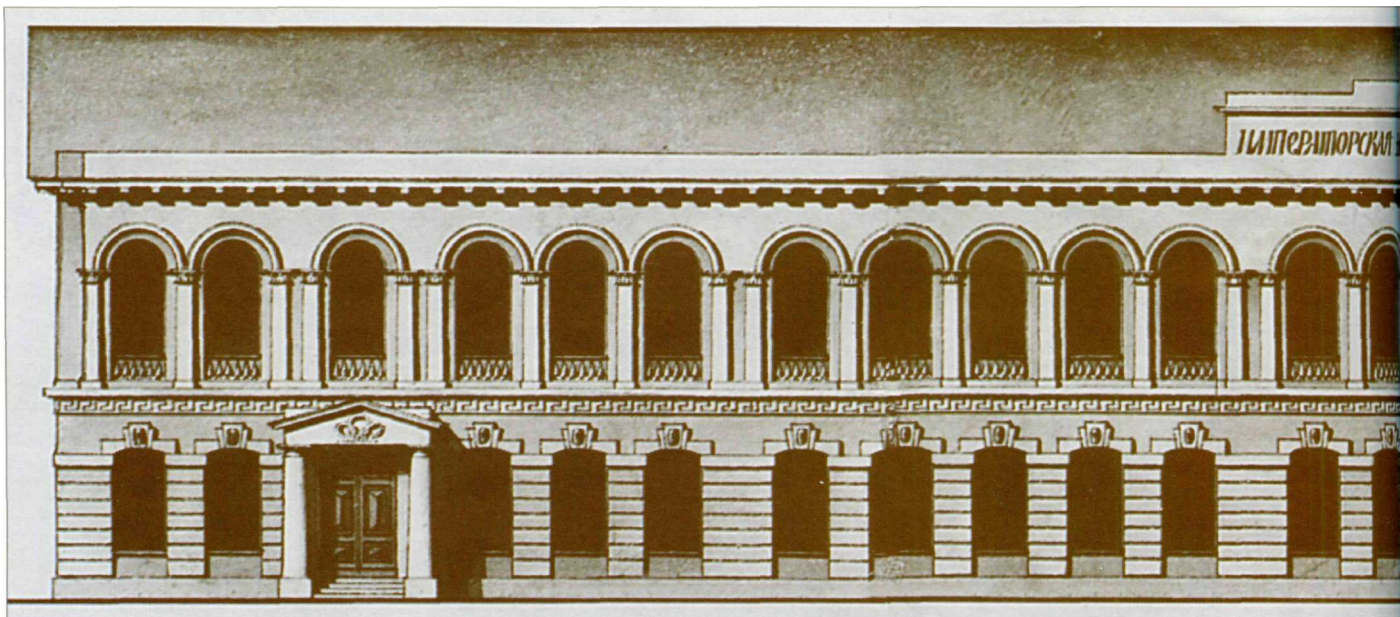


• Литейный дом.
Архитектор И. Я. Шумахер.
1733-1738

Арсенал.
Литография по рисунку
С. Ф. Галактионова. 1821



Проект здания
Императорской шпалерной
мануфактуры.
Архитектор Н. А. Ткачев.
1828



раннего Петербурга в высшей степени символично, например, соседство Адмиралтейской верфи и Зимнего дворца.

Однако начиная со второй половины XVIII века «строгий и стройный» парадный Петербург стал освобождаться от промышленных предприятий, которые выносили на окраины и в пригороды. Теперь фабрики, заводы, мануфактуры размещались по берегам Невы, ее притоков и каналов. Существенно дополнила водную систему города прокладка Обводного канала (1803—1837), вокруг которого вырастали все новые предприятия, поглощая дворцы и барские усадьбы Нарвской части.

Качественно новый этап бурного роста петербургской промышленности начался с 1870-х годов. Особенно быстрое изменение ландшафта города происходило в периоды промышленных подъемов в 1890-х, 1910—1913 годах.

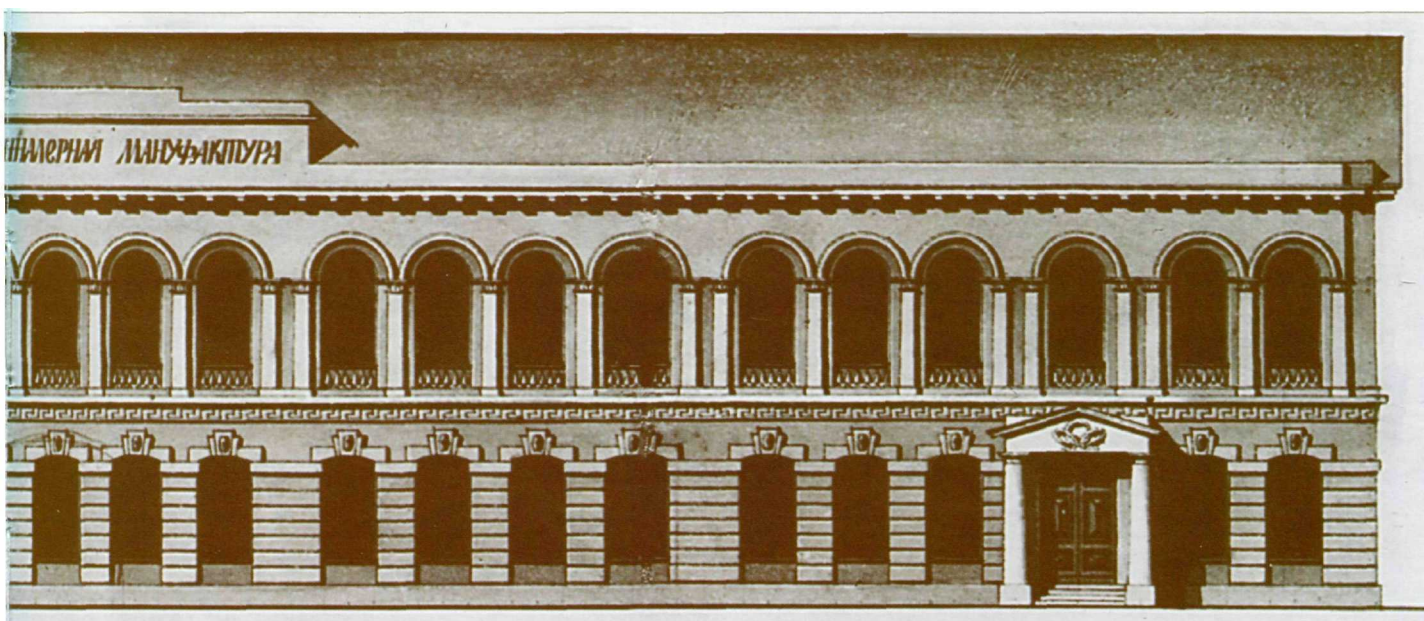
Обводный канал перестал быть южной границей города; все транспортно-складское хозяйство и предприятия тяжелой индустрии сосредоточились на его южном берегу. Слияние мелких предприятий в крупные, сращивание железнодорожных линий в единый транспортный узел, соединенный с морским портом, стало важным градостроительным фактором, определившим развитие городской застройки в южном направлении за пределами центра.

Рост и концентрация промышленных предприятий на окраинах сопровождалась стихийной застройкой Охты, Петербургской, Выборгской и Нарвской сторон. Жилые кварталы вдоль транспортных магистралей — Забалканского, Сампсониевского, Петергофского, Шлиссельбургского проспектов — территориально тяготели к заводам-гигантам: Путиловскому, Александровскому, Обуховскому, Металлическому. Продолжали развиваться и промышленные зоны, размещенные у воды: вдоль Невы, Обводного, Смоленки, в устьях Фонтанки и Екатерингофки.

Живучесть старых промышленных районов объясняется чисто петербургской «инерцией» использования участков, занятых производством.

К началу XX века в основном сформировался градостроительный каркас Петербурга, состоящий из системы водных сообщений, железнодорожных путей, транспортных магистралей и крупных промышленных зон. Но процесс образования промышленного пояса и урбанизация петербургских окраин происходили стихийно, на фоне ослабления системы градостроительного регулирования. Выдвигавшиеся в этот период идеи функционального зонирования не обратили на себя должного внимания муниципальных властей.

Остались неосуществленными предложения инженера Ф.Е. Енакиева по выведению за городскую черту промышленных предприятий и созданию крупных промышленно-складских зон вблизи транспортных узлов в Шлиссельбургском, Александровском и Ново-Петергофском пригородах, сформулированные им в работе «Задачи преобразования Петербурга». Не получи-



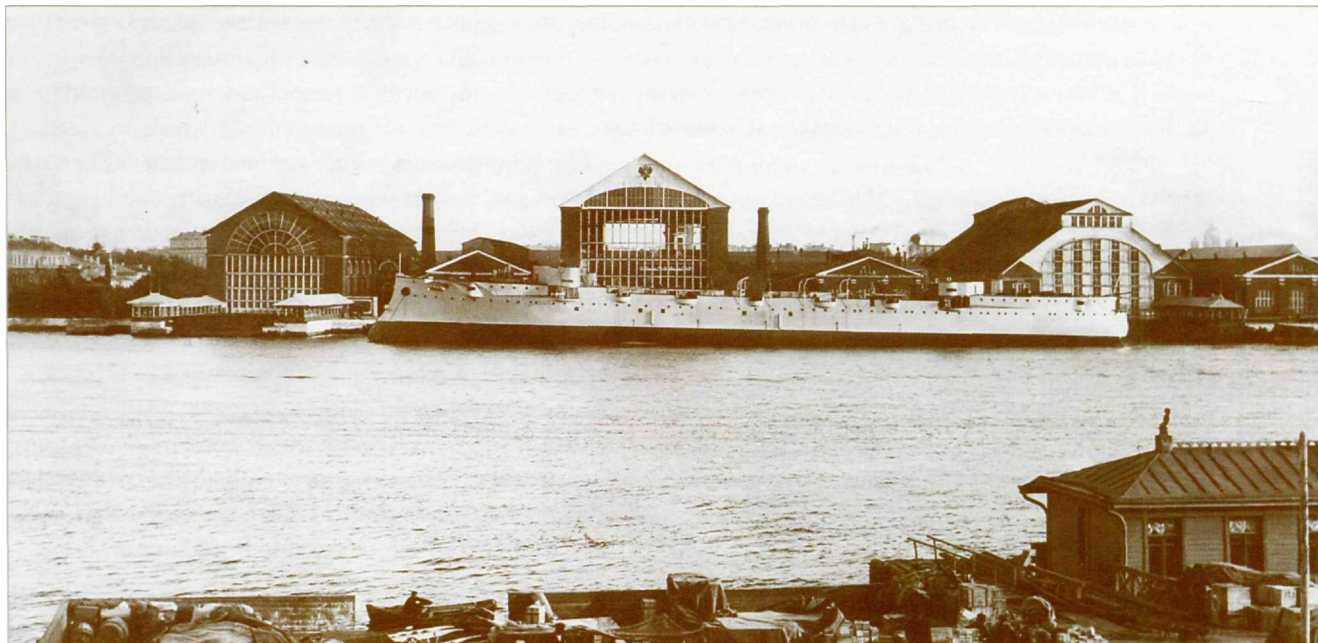
ли развития и идеи Н.И. Дмитриева, главного инженера Адмиралтейского завода, предлагавшего вывести Новое Адмиралтейство за пределы города. Крупные судостроительные заводы — Балтийский, Адмиралтейский и Франко-Русский — не давали жилой застройке выйти к морю, блокировали развитие транспортной сети.

Надо все-таки признать, что с эстетической точки зрения величественные панорамы судостроительных заводов, образованные большепролетными объемами эллингов в сочетании со строящимися кораблями, производили сильное впечатление на путешественников, прибывавших в Петербург морским путем. Они были созвучны идее основателя невской столицы, который мечтал придать ей облик «морских ворот России».

Освободившись в начале XX века от канонов высоких стилей, благодаря крупному масштабу, суровой простоте и пластике объемных форм, живописному силуэту разных по высоте звеньев, резким контрастам горизонталей и вертикалей, насыщенному цвету кирпичных поверхностей, промышленная архитектура получила широкие возможности нового формообразования мощной брутальной экспрессии, придающей городским индустриальным пейзажам своеобразный колорит. Такова, например, расположенная неподалеку от Смольного собора Невская мануфактура Штиглица (конец XIX — начало XX вв., П.С. Купинский, Л.Л. Петерсон и др.). Протяженные краснокирпичные корпуса и взметнувшиеся ввысь трубы эффектно контрастируют с живописным силуэтом собора. Довершает картину Большеохтинский мост (1909—1911) с ажурными громадами металлических ферм. В панораме Обводного канала сильный архитектурный акцент создает эlevator Акционерного общества Петроградских товарных складов (1911, И.Н. Квиль). Новаторское сооружение из монолитного железобетона — образец протоконструктивизма. Монументальный мас-

• Монетный двор. Рисунок середины XIX века





*Панорама Нового Адмиралтейства.
Фото начала XX века*

штаб, предельный лаконизм крупных объемных форм, четкий ритм вертикалей повышают его звучание в открытой пространственной зоне у Невы. Еще выше по течению Невы расположен целый каскад фабрик, среди них — Спасская и Петровская бумагопрядильные мануфактуры. В перспективе Большой Невки разворачивается длинный ряд краснокирпичных сооружений, составляющих целостный ансамбль. Выразителен его силуэт, сформированный вертикалями водонапорных башен и высоких труб, похожих на гигантские колонны. Зрелищный эффект усилен расположением основной группы построек в излучине реки, на вогнутом берегу. В строительстве производственных комплексов вдоль Большой Невки, на Выборгской и Петроградской сторонах в конце XIX — начале XX века участвовали Р.Б. Бернгард, Н.В. Тусов, Ф.К. Пирвиц, В.А. Косяков, Н.В. Васильев, К.К. Шмидт и другие архитекторы.

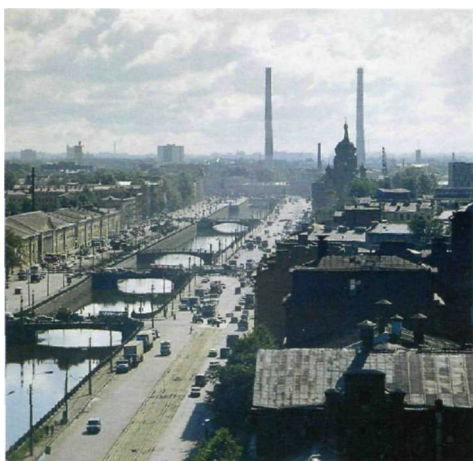
Активно формирует значительный участок набережной комплекс резиновой мануфактуры «Треугольник», выделяющийся по протяженности в застройке Обводного канала. Он формировался в течение нескольких десятилетий (архитекторы Э.Г. Юргенс, Р.Р. Генрихсен, Р.А. Гедике, Л.А. Серк, Е.И. Кржижановский и др.). В начале XX века комплекс получил четкую планировочную структуру и единый наружный фасад. Массивные башни и легкий бетонный мост-переход между корпусами оттеняют строгую горизонталь вытянутых вдоль канала зданий. Крупный ритм членения фасадов, некоторая тяжеловесность и архаичность, унаследованная от «кирпичного стиля», — особенности, присущие этому комплексу, также характерны для архитектуры большинства производственных зданий и сооружений данного периода.

Петербургская промышленная архитектура предреволюционного времени была, по существу, своеобразным стилистическим феноменом. Рожденная логикой развития «кирпичного стиля» середины XIX века, она сочетала его традиции с новыми архитектурно-художественными возможностями модерна. Однако модерн, под влиянием утилитарных требований, получил в промышленном зодчестве Петербурга своеобразную окраску, проявившуюся в большей строгости, лапидарности объемов и скупости декора.

Эмоциональность, присущая модерну, проявилась здесь в контрасте крупных остекленных и глухих плоскостей, протяженных горизонтальных корпусов и устремленных ввысь вертикалей водонапорных башен и дымовых труб. Декор готического характера, скупо украшавший в основном завершения зданий и фабричных труб, водонапорных башен и лестничных клеток,

призван был смягчить сухость и жесткость лапидарных форм и придать им некоторую романтическую окраску.

Неоклассическое направление, широко распространившееся в петербургской архитектуре в 1910-е годы, по-своему преломилось в промышленном зодчестве.



• Панорама Обводного канала

По монументальности, тяжеловесной экспрессии, символизирующей силу и мощь технического прогресса, достигнутой сугубо рациональными, с некоторым классицистическим оттенком средствами, такие здания, как башенная мастерская Путиловского завода (1890-е, А.Ю. Новицкий) и Государственная типография (1910, А.Н. Бенуа), перекликаются с промышленными постройками П. Беренса — одного из родоначальников современной промышленной архитектуры.

Железобетонные производственные сооружения начала века, в отличие от современных им кирпичных, были полностью свободны от гнета традиций и приемов, выработанных в прошлом.

Стилеобразующее значение таких построек было замечено современниками: «Благодаря отсутствию традиций, а также вследствие значительного масштаба большинства подобных сооружений, у таковых выработался чисто

конструктивный стиль, далекий от всяких ложных приемов». К этому направлению можно отнести элеватор (1911, И.Н. Квиль) и пакгауз Акционерного общества Петербургских товарных складов (1912, Л.Ф. Геллерт).

При некоторых различиях промышленные постройки рубежа XIX—XX века и 1920—1930-х годов вошли в единую градостроительную структуру, взаимно дополняя друг друга. В эти годы к промышленной архитектуре обратились такие видные петербургские зодчие, как О.Р. Мунц, Н.А. Троцкий, А.А. Оль, Л.А. Серк, Я.Г. Чернихов и другие, уделявшие повышенное внимание образному звучанию утилитарных сооружений. В целом переход от имперского Петербурга к пролетарскому Ленинграду почти не отразился на облике его промышленных территорий, на архитектурной роли производственных сооружений в городской среде, хотя с середи-

• Невская бумагопрядильная мануфактура



ны 1920-х годов новые производственные сооружения становились лишь локальными включениями в сформированные ранее промышленные комплексы и общий архитектурный ландшафт.

Преемственность петербургского и ленинградского периодов прослеживается и в территориальном размещении промышленности, и в характере производственных построек. Одна из стиливых линий 1920-х годов представляла собой трансформацию «кирпичного стиля».

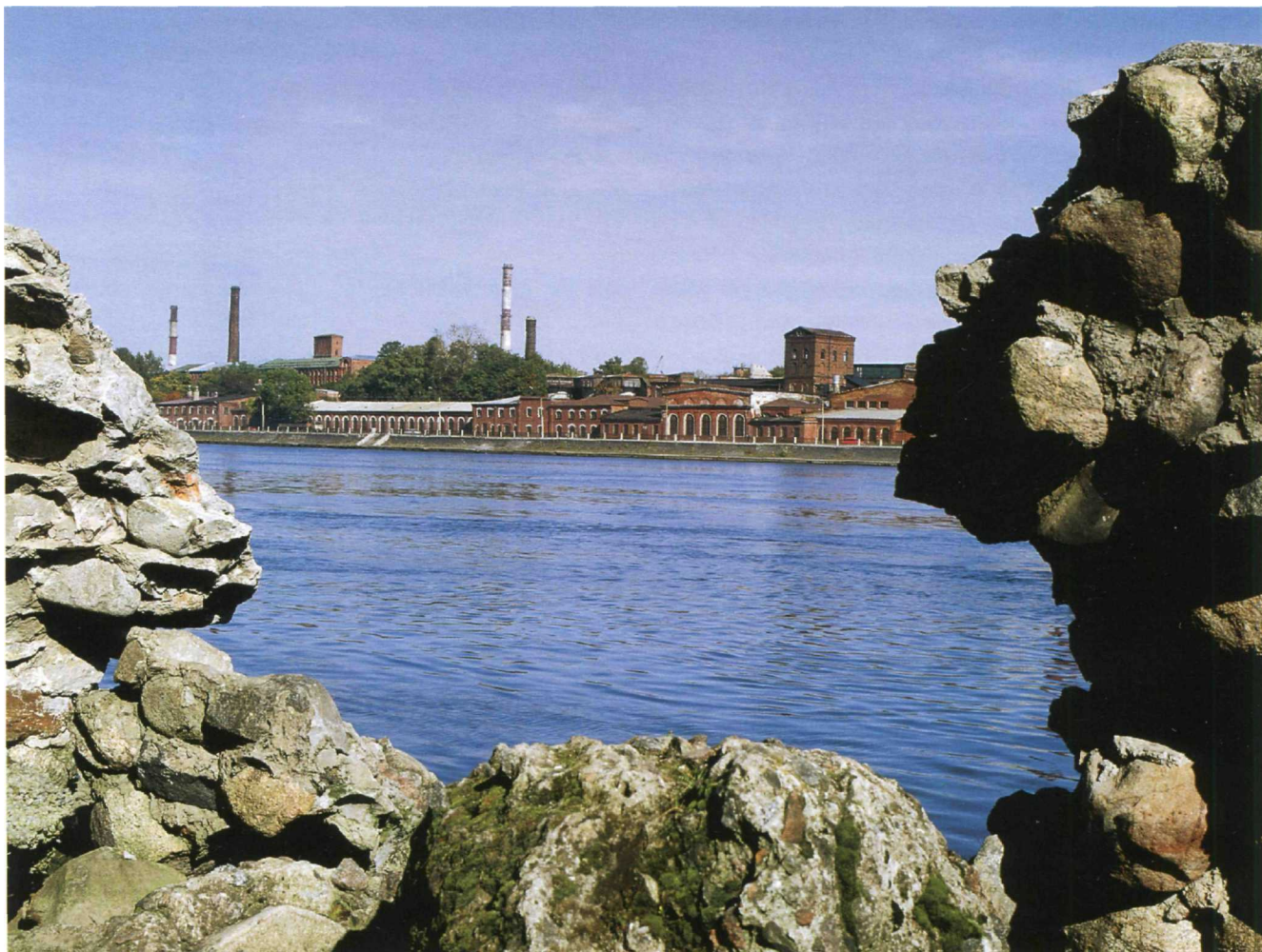
Ярким примером продолжения ретроспективной линии промышленной архитектуры является Главная понижающая подстанция Волховской ГЭС (1926, О.Р. Мунц) на окраине Выборгской стороны. Выстроенная в кирпиче и камне, она вызывает в памяти образы средневековой итальянской архитектуры. Суровая мощь и драматизация ее облика обусловлена традицией романтического переосмысления утилитарно-технических сооружений.

Впоследствии главный архитектор города А.А. Ильин сожалел, что «такое интересное и выразительное по архитектуре здание расположено в недостаточно выгодном для его восприятия городском пространстве». Также он отмечал, что «промышленная архитектура занимает большое место в общем объеме строительства. Несчастливым моментом было то, что ленинградская промышленность только реконструируется: новых объектов почти не было, а внедрение ярко выраженных конструктивных корпусов в старые промышленные объекты или ансамбли являлось дезорганизующим моментом».

Это высказывание можно отнести и к возведенному в 1930 году по проекту Н.А. Троцкого в формах конструктивизма зданию котельной 2-й теплоэлектростанции. Динамизм и экспрессия сооружения внесли диссонанс в окружающую историческую застройку. Очевидно,

Вид Синопской набережной с Большеохтинского моста •





• Бумажная фабрика Варгуниных

архитектор рассчитывал на восприятие котельной не со стороны улицы, а с Невы, и открытые конструкции, мосты и галереи должны были подчеркнуть новизну и индустриальный характер архитектурного образа.

К динамике, экспрессии и остроте композиции стремился архитектор-художник Я.Г. Чернихов в проекте канатного цеха и водонапорной башни завода «Красный гвоздильщик». Конструктивистская композиция построена на резком контрасте вертикали и горизонтали. Легкая башня акцентирует угол квартала и перспективы улиц-линий промышленной зоны Васильевского острова.

Конструктивизм внес острые штрихи и сильные акценты в индустриальный пейзаж Ленинграда. При всей новизне это стилистическое направление тесно связано с предреволюционным «протоконструктивизмом», воплотившимся в новаторских железобетонных сооружениях.

Важнейшим памятником этого направления в Ленинграде стала новая часть трикотажной фабрики «Красное знамя». Возведение ее в 1926—1930 годах явилось результатом полного конфликтов сотрудничества автора проекта — немецкого архитектора Э.Мендельсона — с ленинградскими коллегами. Композиция соединяет черты функционализма и экспрессионизма и воплощает постулат автора «функция плюс динамика». Основной узел комплекса — здание силовой станции, в котором сочетаются прямоугольные и плавные криволинейные объемы. Станция с башней акцентирует острый угол квартала и служит доминантой прилегающей территории Петроградской стороны.

Произведение Мендельсона оказало сильное влияние на ленинградских зодчих. Черты этого воздействия отразились, например, в архитектуре Мясокомбината (1931—1932, Н.А. Троцкий).

Поставленный у южной границы города, комбинат господствует в большом радиусе окружающего пространства. Здесь вновь эффектно обыгран прием контраста между протяженными основными корпусами и высокой башней.

Ограничение нового промышленного строительства в первые послереволюционные годы, естественное по экономическим причинам, стало в 1930-х годах сознательной градостроительной политикой, закреплённой Генеральным планом развития Ленинграда 1935 года.

Одной из главных установок этого плана была «недопустимость строить в дальнейшем новые промышленные предприятия с целью ограничить рост населения». Намечалось ликвидировать или вывести за пределы центра средние и мелкие производства.

Крупные заводы, находившиеся за пределами исторического центра, подлежали реконструкции.

Исторически сложившийся индустриальный пояс должен был стать «переходной полосой от старого города к новому». Уже к 1940 году промышленный пояс действительно стал буфером между новыми (социалистическими) жилыми районами и старым центром. Однако вторую меру, предусмотренную генеральным планом, — вынос промышленных предприятий за городскую черту — реализовать не удалось. И помешала этому не только война.

Эта идея советских градостроителей, созвучная эпохе классицизма, оказалась, при всей ее позитивности, утопией. То, что осуществила Комиссия каменного строения Петербурга и Москвы в конце XVIII века, чтобы «не оставлено ничего, что украшению и великолепию города умножить не может», оказалось нереальным в городе XX столетия, сочетавшем огромный потенциал промышленной застройки с неразвитой инфраструктурой и транспортной сетью. Произошло прямо противополо-



Петроградская тюлевая фабрика •

Невская мельница •



ложное: заводы и фабрики разрослись территориально, особенно в послевоенный период, при восстановлении и реконструкции промышленности.

Производство и транспортно-складские территории окончательно сомкнулись, почти не оставив былых просветов в застройке. За глухими оградами и заборами «городов в городе» оказались самые разнообразные промышленные здания и сооружения: шедевры зодчества и инженерной мысли, сооружения среднего качества, просто плохие и никуда не годные постройки. Старые заводские корпуса обрастали многочисленными пристройками и надстройками, выполненными из некачественных строительных материалов и возводившимися без участия архитектора, так называемым «хозспособом».

Старые здания, воспринимавшиеся как «наследие проклятого прошлого», нещадно эксплуатировались. Их реконструировали и перестраивали без учета их архитектурно-исторической значимости. В результате многие промышленные комплексы, занимая ответственные городские участки, стали элементами, абсолютно закрытыми для жизни города, тормозом в развитии его архитектурно-пространственной среды. Горожане, страдающие от экологически вредного воздействия индустрии, отождествляли ее с самой архитектурой. Работающие на предприятиях люди, воспитанные советской идеологией в пренебрежении к материальной среде прошлого, также перестали замечать архитектурные достоинства построек.

• *Элеватор комбината имени С.М. Кирова*



Ведомственная изолированность, недоступность для архитектурного контроля, отчужденность от городской среды привели к печальному результату. Состояние индустриального наследия одного из ведущих промышленных центров страны, города «трудовой славы и традиций», символом которого служит кораблик на шпилье Адмиралтейства — первой судостроительной верфи России, — в настоящее время можно назвать катастрофическим. Его усугубляет сочетание новых экономических факторов и проявлений все еще живого советского менталитета. Идеология советского времени с ее исключительно классовым подходом вытравивала память не только о прежних владельцах и организаторах производства, но и об архитекторах и инженерах — создателях заводских сооружений и передовой техники.



*Невская ниточная
мануфактура*

В предперестроечный период, на волне общественного подъема, отношение к промышленной среде прошлого стало пересматриваться. В среде архитекторов, историков, художников и близких к ним общественных кругах она была признана неотъемлемым элементом нашего историко-культурного наследия. Развернулась интенсивная работа по изучению, атрибуции и постановке на учет памятников промышленного зодчества, проводившаяся в ГИОП, в Музее истории города, ЛИСИ (СПбГАСУ), промышленной секции Союза архитекторов РФ, городском отделении ВООПИК и пронесшая свои плоды. Изучено и обследовано множество промышленных предприятий города, составлен список зданий и сооружений, состоящих под государственной охраной. В последние годы специалистами КГИОП были откорректированы и уточнены списки всех категорий памятников промышленного зодчества — федеральных, местных, вновь выявленных объектов, представляющих художественную, научную или иную культурную ценность. Однако жизнь выдвигает и другую, не менее важную проблему. Дело в том, что высокий охранный статус не спасает эти здания от угрозы уничтожения или разрушения.

Панорама Выборгской набережной





Многие руководители государственных предприятий, ссылающиеся на объективные и субъективные финансовые трудности, не могут содержать здания в надлежащем состоянии. Государственных дотаций или льготного финансирования на эти мероприятия они не получают и, хотя платят за исторические здания больше, чем за остальные, предпочитают, если возможно, сдавать их в аренду, а если это не удается — оставляют здания пустующими вплоть до полного их разрушения.

Частные владельцы акционированных предприятий тем более не могут рассчитывать на государственную помощь. Поэтому новые собственники стараются не включать старые здания в уставный капитал, а оставляют заброшенными на своей территории, дожидаясь их саморазрушения. Если же такие здания все-таки становятся чьей-то собственностью, то при поиске инвестора они оказываются помехой, поскольку на восстановление требуются большие капиталовложения, а никаких привилегий, даже моральных, владельцам не предоставляется. Поэтому инвесторы зачастую предпочитают превращать заводскую территорию в чистое поле и на нем строить новые корпуса.



Продать такие здания тоже крайне трудно, так как рынок промышленной недвижимости не сформировался. Не существует полной информации об объектах, условиях их реконструкции, ее ограничениях и возможном использовании. Владельцы промышленных зданий часто сами не знают, чем владеют, не имеют необходимых документов и предпочитают не обращаться к профессиональным риелторам, а обходиться собственными силами. Потенциальному инвестору предлагается все согласования провести самостоятельно до покупки. Этот длительный и дорогостоящий процесс далеко не всех устраивает, так как редко кто хочет покупать «кота в мешке». Кроме того, в городе наметилась тенденция сокращения промышленности за счет вывода экологически вредных производств, усовершенствования технологических процессов и ликвидации неконкурентоспособных предприятий. Следствие — освобождение как отдельных промышленных зданий, так и целых промышленных территорий.

В результате появилось много брошенных или нерационально используемых зданий — памятников уходящей индустриальной эпохи.

Среди них можно назвать такие интересные в архитектурном отношении здания и сооружения, как башня Сталепрокатного завода на Васильевском острове, газгольдеры Главного газового завода на Обводном канале, солодовня пивоваренного завода «Бавария». Находясь без присмотра, они постепенно ветшают и разрушаются.

Пространства, на которых они расположены, могли бы стать ареалами, создающими переходные зоны от парадного города к новым районам, функционально разгрузившим центр и обогатившим неразвитую социальную инфраструктуру городских окраин. Одной из особенностей, свойственных Петербургу, является то, что его промышленные предприятия вклиниваются в жилые кварталы. Сейчас это крупный недостаток для городской среды, но в будущем он может обернуться ее достоинством, резервом совершенствования. Неизбежно наступит время переоценки и преобразования таких территорий, пока отмеченных на карте города серыми пятнами. Чтобы подготовиться к этому и не утратить то ценное, что расположено на обширных промышленных территориях (второе превышающих площадь исторического центра), надо составить о них наиболее полное представление.

Для достижения эффективных результатов необходимы не только охранные «оборонительные», но и «конструктивно-наступательные» действия. Вялотекущую жизнь в этой сфере недвижимости может оживить общегородская программа действий по реабилитации промышленных построек. Для этого требуются не только частные вложения, но и содействие городским властям: предоставле-

ние информации о наличии объектов, их расположении, принадлежности и статусе, возможностях реконструкции и ее ограничениях. Если к этому добавить четкую систему согласований, льготы и государственные субсидии, то можно рассчитывать на изменение картины. Такая политика существует во многих странах, где промышленность уходит из города по причинам экономического, экологического, социального и технологического характера. Ценные в историко-архитектурном отношении промышленные объекты перепрофилируются, приносят владельцам доход и поднимают их престиж. Проекты, связанные с индустриальными памятниками, реализуются на паях, поскольку срок их окупаемости велик и процесс санации и благоустройства промышленной территории не под силу осуществить одному частному инвестору.

Идея придания старым промышленным комплексам новых функций сейчас реализуется в Лондоне, Париже, Берлине, Гамбурге и даже в таком далеком в нашем понимании от индустрии городе, как Венеция. Можно провести множество параллелей: возрожденный комплекс Арсенала в Венеции — и пустующая до сих пор Новая Голландия; знаменитый (хотя и спорный) Докленд-Сити в Лондоне — и нерационально используемые уникальные постройки на территории таких судостроительных гигантов, как Адмиралтейский и Балтийский заводы; всемирно-известный выставочный комплекс вокзала д'Орсэ — и наш пустующий Варшавский вокзал; музей истории техники в газгольдерах Вены — и праздные башни-газгольдеры на Обводном канале, на необъят-

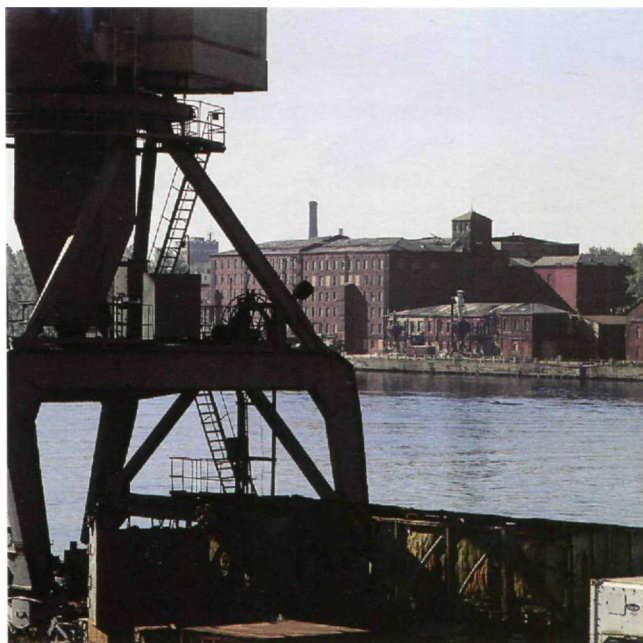
• *Элеваторы в панораме левого берега Невы*



ных просторах которых сиротливо ютятся несколько «иномарок» арендаторов. Уникальные возможности размещения в таких сооружениях — с их мощными стенами и пространствами, с витражами и башнями — галерей, гостиниц, офисов, концертных залов и гостиниц явно недооцениваются в нашем городе. Более того: если процесс индустриализации Петербурга был стихийным, то и начавшийся обратный процесс «деиндустриализации» обещает быть стихийным и может повлечь за собой нежелательные последствия. Поэтому перед нами сейчас стоит важная задача — сохранить в новых экономических, социальных и технологических условиях ценную часть культурного наследия городской среды Петербурга и не допустить невозможных потерь, подобных тем, какие мы уже понесли в прошлом.

Цель предлагаемого издания — показать на ряде примеров наиболее привлекательные стороны архитектуры старого промышленного Петербурга, дать сведения об историко-архитектурном статусе построек, их доступности и расположении в городе, современном состоянии и рекомендуемых с точки зрения КГИОП возможностях их нового использования. В книге приведены очерки о 52 предприятиях. Их выбор мотивирован прежде всего историко-архитектурной значимостью объектов, степенью их сохранности и реальными перспективами использования. Мы надеемся, что эти материалы будут полезны архитекторам, строителям, владельцам и представителям администрации предприятий, городским руководителям, специалистам в сфере торговли промышленной недвижимостью, а также всем тем, кто изучает историю архитектуры Петербурга.

В альбом включены карты районов Санкт-Петербурга с нанесенными на них памятниками промышленной архитектуры, состоящими под государственной охраной. Авторы сознательно не стали рассказывать о целом ряде уникальных промышленных комплексов, расположенных в пригородах: Сестрорецке, Колпино, Кронштадте, Красном Селе, Гатчине, Царском Селе, Ропше, Царской Славянке и Шлиссельбурге, и составляющих ценнейший пласт индустриального отечественного наследия. По своему расположению в окружающем пространстве, связи с природой и архитектурно-планировочным особенностям они настолько отличаются от городских предприятий, что заслуживают, по мнению авторов, отдельной книги.



*Вид на комплекс построек
фабрики «Торнтон»*

Адмиралтейский район — один из наиболее насыщенных промышленностью города. Его название напоминает нам о первой в стране судостроительной верфи, которая была заложена Петром I одновременно с основанием новой столицы. В те времена все побережье Невы — от взморья до нынешнего Адмиралтейства — занимал обширный судостроительный комплекс: канатный и смоляной заводы, разнообразные склады.

В начале XIX века судостроительное производство было переведено подальше от Зимнего дворца и разместилось на трех островах — Адмиралтейском, Матисовом и Галерном. Здесь, у слияния Невы и Фонтанки, недалеко от складов корабельного леса Новой Голландии, находились гиганты судостроения — Новое Адмиралтейство и завод Берда.

Другим местом концентрации промышленности стал Обводный канал, значительная часть которого является южной границей Адмиралтейского района. Сооружение Обводного канала закрепило индустриальную ориентацию этих ранее излюбленных горожанами мест отдыха. Целый каскад предприятий и транспортных сооружений размещен теперь на его берегах. Здесь находятся Варшавский и Балтийский вокзалы с обширными производственными зонами, за которыми протянулся сплошной фронт краснокирпичных корпусов. Массивные кирпичные башни мануфактуры «Треугольник» и легкий бетонный мост-переход между ними оттеняют строгую горизонталь протянувшихся вдоль канала зданий. Композиционные приемы классицизма удачно воплощены в архитектурном решении расположенного неподалеку на правом берегу Обводного канала фабрично-заводского комплекса — бывшей Российской бумагопрядильной мануфактуры (ныне «Веретено»). Это одно из первых крупных бумагопрядильных и первых каркасных многоэтажных зданий в России.

Неподалеку от него раскинулись кварталы старейших пивоваренных заводов — Калининского и Дурдина.

Еще одна промышленная зона образовалась в Екатерингофе. Вместо дач и загородных павильонов здесь выросли кирпичные многоэтажные массивы фабрик Чернореченской и Екатерингофской бумагопрядильных мануфактур.

Идеи, связанные с преобразованием территорий промышленных предприятий Адмиралтейского района, и ранее выдвигались петербургскими зодчими и строителями. Карл Росси предлагал проект застройки Главного Адмиралтейства, а осуществил перепрофилирование этого комплекса Адриан Захаров. В начале XX века инженер Ново-Адмиралтейского завода Н.И. Дмитриев выдвинул идею преобразования территории Нового Адмиралтейства в жилые районы; в этот же период другой инженер, Ф.Е. Енакиев, предложил проект продолжения Измайловского проспекта в южном направлении со сносом Варшавского вокзала.

Современные градостроительные проекты не подразумевают сноса всех производственных зданий, они рассчитаны на сохранение наиболее ценных построек — эллингов Нового Адмиралтейства, комплекса Новой Голландии и Варшавского вокзала. Адмиралтейский район, обладающий большим потенциалом площадей и интересных утилитарных сооружений, ждет большое будущее.

- 1. Адмиралтейский судостроительный завод*
- 2. Новая Голландия*
- 3. Калининский пивоваренный завод*
- 4. Скотопригонный двор*
- 5. Российская бумагопрядильная мануфактура*
- 6. Экспедиция заготовления государственных бумаг*
- 7. Гальванопластическое заведение*
- 8. Российско-американская резиновая мануфактура «Треугольник»*
- 9. Кондитерская фабрика «Жорж Борман»*
- 10. Чернореченская бумагопрядильная мануфактура*

АДМИРАЛТЕЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

ФГУП «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ВЕРФИ»

В самом названии предприятия заключается напоминание об Адмиралтействе — первой русской судостроительной верфи, непосредственным и достойным преемником которой стал этот старейший кораблестроительный завод. Его двухсотлетняя история связана с важнейшими этапами превращения России в могучую морскую державу.

Расположение комплекса в нижнем течении Невы, где она делает плавный изгиб, на трех небольших островах: Ново-Адмиралтейском, Матисовом и Галерном, было очень удобно для кораблестроения. Уже в XVIII века здесь размещались Галерный двор, лоцманская деревня и многочисленные склады. Они смыкались с Адмиралтейством, занимавшим все обширное прибрежное пространство от Зимнего дворца до Новой Голландии и Галерной верфи.

Но благоустройство столицы требовало вывода промышленности из Адмиралтейства, находившегося в непосредственной близости от царской резиденции и городского центра. Поэтому указом императора Павла в 1800 году на Ново-Адмиралтейском острове, называвшемся тогда Калинкиным, на месте Галерного двора была основана верфь, названная Новым Адмиралтейством, куда постепенно переводилось производство крупных военных судов. На соседнем Галерном островке стали строить фрегаты, клипера и небольшие парусники. При этом Старое Адмиралтейство продолжало работать еще несколько десятилетий.

В застройке обоих островов можно выделить следующие основные этапы. Первый этап в 1825—1838-е годы связан с работами по развитию и улучшению флота, проводившимися в царствование Николая I. Архитекторы Э.Х. Анерт и И.Г. Гомзин, инженеры П.Д. Базен, А. Карбоньер и В.П. Лебедев построили в этот период целый комплекс зданий самого разнообразного назначения — эллинги, мастерские, склады, чертежную и др. Осуществлялись также и работы по внутреннему и внешнему благоустройству завода. Тогда же был возведен первый в России каменный элинг. Автор первоначального замысла — выдающийся инженер Пьер-Доминик Базен — взял за прототип аналогичное сооружение во Франции. Грандиозный элинг перекрыт высокой крышей-шатром размерами 92 x 29 x 26 м. Структурную основу здания составляют кирпичные пилоны, связанные продольными аркадами. Гигантская арка на торце, обращенном к Неве, была сплошь остеклена (этот стеклянный экран разбирался перед спуском корабля). Строители остроумно перевели тип деревянного перекрытия в металлическую комбинированную безраспорную конструкцию. Мощная рама с нижним арочным поясом не оказывала давления на вертикальные опоры. Строительство этого уникального сооружения, украсившего, наряду с Сальным буяном, панораму Невы напротив Горного института, было окончено в 1838 году.

Петербургские зодчие эпохи классицизма сознавали значение устья Невы как «морских ворот» города. Архитектурный замысел Нового Адмиралтейства, уже на ранней стадии учитывавший важное градостроительное значение комплекса, был разработан по принципам классической композиции. В конце Галерной улицы просматривался главный вход на завод. От него вела длинная аллея — главная композиционная и функциональная ось комплекса. Справа от нее размещалась непосредственно судостроительная часть — эллинги и главные мастерские. На береговой полосе перед зданиями — пристань и дамбы с павильонами для публики, наблюдавшей за церемонией торжественного спуска кораблей. Благоустроенный вид берега и всего завода со стороны Невы во многом объяснялся присут-

* Современное название предприятия. В случаях, когда предприятие находится в процессе репрофилирования, современное название не указывается.





• Малый каменный эллинг

ствием царствующих особ и свиты на церемонии. В 1830-х годах были устроены пристани, набережная чугунные ворота с решетками и мосты. Рисунки, а позднее фотографии торжественных спусков кораблей на воду часто воспроизводились в иллюстрированных журналах. Торжественность и красота подобных зрелищ были бесспорны, особенно сам момент спуска, когда архитектура корабля еще неотделима от архитектуры эллинга.

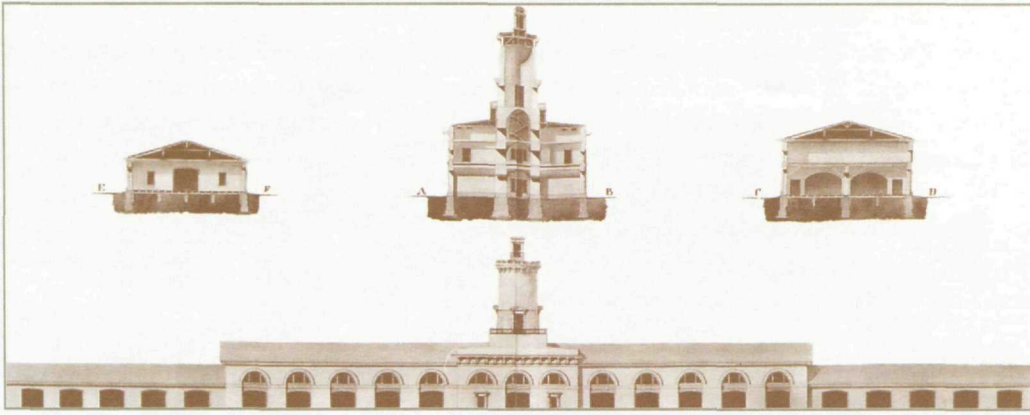
По левую сторону от главной аллеи размещались различные мастерские — шлюпочные, литейные, меднокотельные. Среди них доминировало вытянутое вдоль дороги каменное двухэтажное здание, увенчанное башней с часами. Здесь находились канцелярия, чертежная и плазы для разбивки судов. Так уже в первой половине XIX века были заложены основы планировки старой, наиболее парадной части завода. Новый каменный эллинг, построенный рядом со старым по проекту военных инженеров С.Н. Будзынского, К.П. Дуткина и Н.Д. Куторги в 1893 году, дополнил панораму берега. Окончательно завершил ее храм-памятник русским морякам, погибшим в Цусимском бою, — Спас-на-водах, построенный в 1911 году по проекту М.М. Перетятковича (уничтоженный в 1930-е годы).

Не сохранились также два каменных эллинга на Галерном островке. Здесь, у слияния рек Фонтанки и Невы, в начале XX века под руководством инженера Н.И. Дмитриева и архитектора А.И. Дмитриева были сооружены электростанция и новая судостроительная мастерская, а рукав Фонтанки переоборудован в бассейн для достройки судов. Последние заводские постройки предреволюционного времени — плаз и административное здание — возведены под руководством архитектора Н.П. Козлова.

В советский период завод вписал много ценных страниц в историю отечественного судостроения, однако ничего сколько-нибудь значительного в архитектурном плане на территории предприятия построено не было. Скорее, наоборот: со сносом храма-памятника Спас-на-водах была уничтожена панорама прибрежной части завода. Каменные эллинги застроили с торцов малопривлекательными зданиями из силикатного кирпича. Исчезли мощные градостроительные акценты при въезде в морскую столицу.

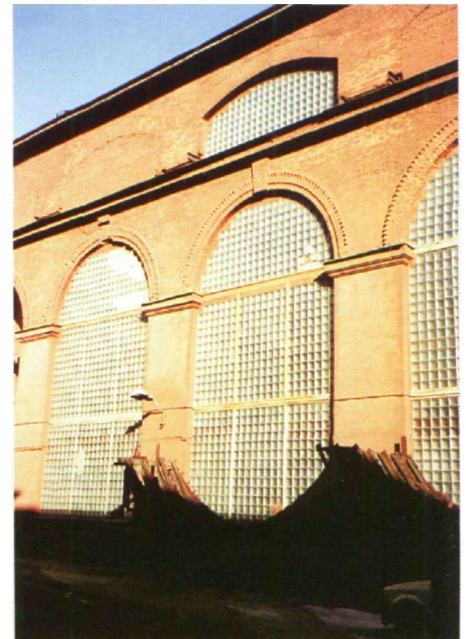
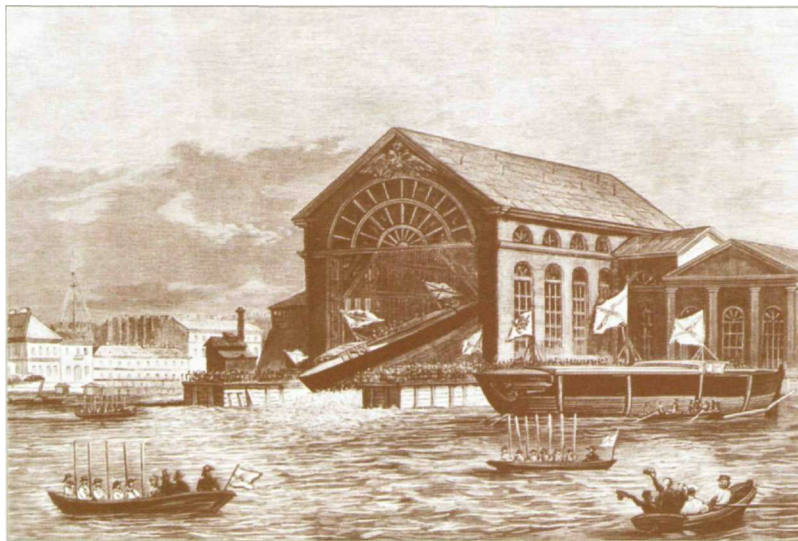
• Галерный островок. Фото начала XX века





Проект здания канцелярии.
 • архитекторы Э.Х. Анерт, И.Г. Гомзин.
 1830-е годы

Малый каменный эллинг.
 • Гравюра середины XIX века



•
 Большой каменный эллинг
 •

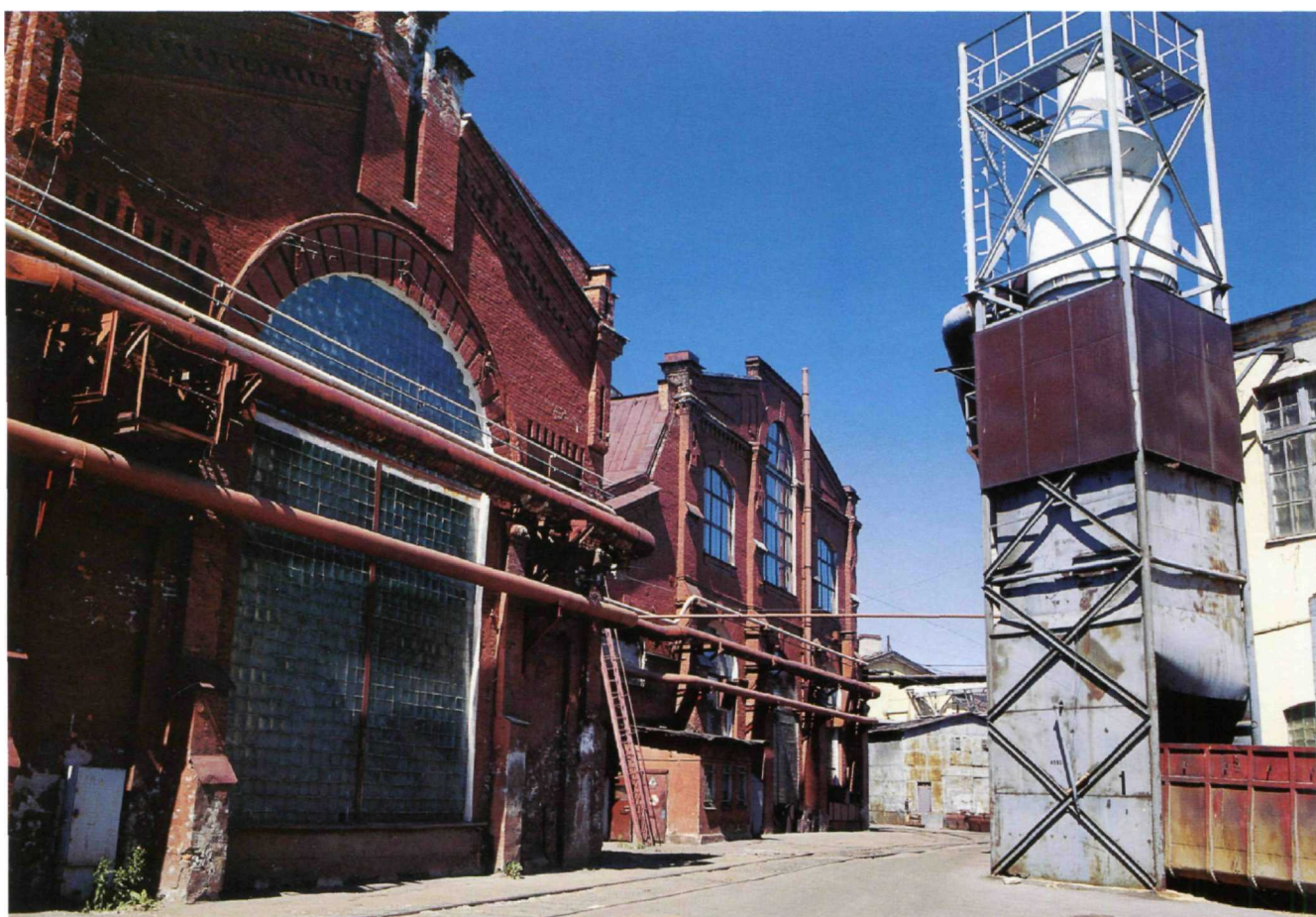


К счастью, сами постройки еще сохранились, однако увидеть их можно только с территории завода. Современное государственное предприятие «Адмиралтейские верфи» занимает оба острова — Ново-Адмиралтейский и Галерный, а также часть Матисова острова, на котором с 1792 года находился знаменитый механический и литейный завод Ч. Берда (где, в частности, был построен первый русский пароход). Здесь изготавливалось и немало металлических конструкций и декора для зданий Петербурга и других городов. Наибольшую ценность из сохранившихся построек этого завода представляют служебное здание (дом Берда) и производственный корпус с водонапорной башней. С 1881 года завод Берда стал собственностью акционерного общества Франко-русских заводов, а в наши дни здесь находится Фольгопрокатный завод.

Все перечисленные выше здания и сооружения охраняются государством и являются великолепными образцами промышленного зодчества и памятниками истории отечественного судостроения.

Привлекательность этой территории для города очевидна. Идеи ее переустройства выдвигались еще главным технологом завода Н.И. Дмитриевым, предлагавшим вывести производство и отдать острова под жилую застройку. В последние годы разрабатывается концепция перевода всей судостроительной отрасли Петербурга на территорию Северной верфи и размещения на месте Нового Адмиралтейства коммерческо-делового центра. Подобные предложения пока не реализуются, поскольку для этого не созрели основные экономические предпосылки. Одно можно сказать с уверенностью: наиболее старая и ценная в историко-архитектурном отношении часть заводской застройки — первый каменный эллинг, мастерская и караульный дом могут быть выведены за пределы заводской территории без особого ущерба для производства и вместе с восстановленным храмом-памятником образовать музейно-выставочный и деловой центр.

• Судостроительная мастерская





• *Мастерская*

• *Дом и контора Ч. Берда*



«НОВАЯ ГОЛЛАНДИЯ»

ВОЕННЫЕ СКЛАДЫ

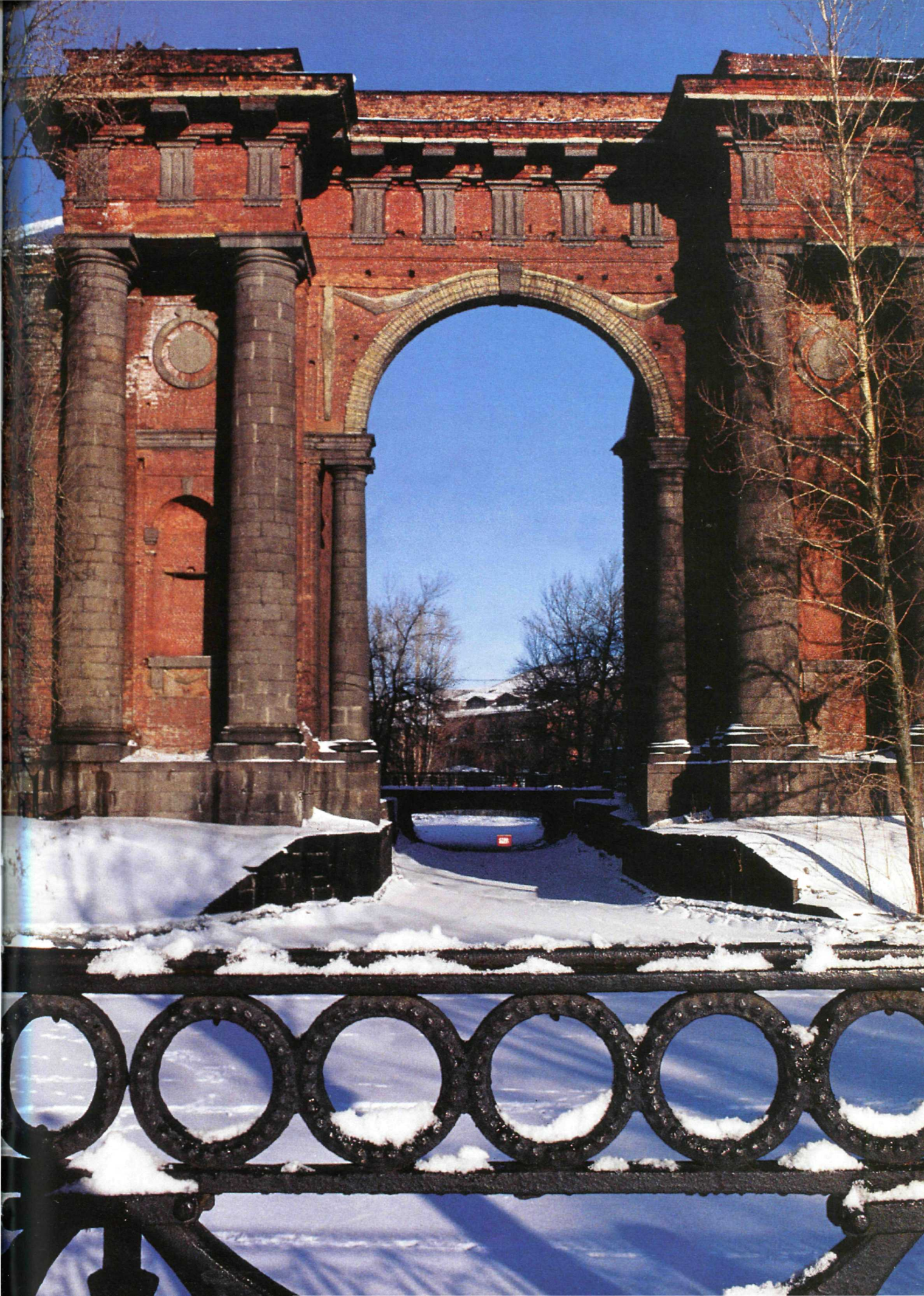
Комплекс лесных складов на треугольном острове, омываемом Мойкой, Адмиралтейским и Крюковым каналами, — один из старейших петербургских ансамблей утилитарного назначения. Суровый облик массивных кирпичных зданий и величественный портал над протокой, отражающиеся в темных водах, стали символами нашего города, вдохновляющими художников и привлекающими петербуржцев и гостей города своей таинственной красотой.

Романтический образ сооружений, созданный талантливыми зодчими XVIII и XIX веков, может служить примером блестящего решения (хотя и незавершенного) градостроительной, художественной и функциональной задач.

Небольшой искусственный островок, возникший еще в самый ранний период жизни города, был, по преданию, одним из любимых мест отдыха Петра I, для которого здесь был построен небольшой дом и выкопан пруд. В 1730-х годах, когда остров перешел в ведение Адмиралтейств-коллегии, его стали приспособлять под склады корабельного леса. Под руководством архитектора И.К. Коробова был прорыт канал, позднее названный Адмиралтейским, и построены деревянные сарай-склады. Со второй половины XVIII века здесь началось каменное строительство. Архитектор С.И. Чевакинский, спроектировавший в 1765 году основную композицию комплекса с застройкой по периметру, разработал оригинальную систему хранения леса вертикально с уклоном. В центре острова был устроен бассейн для барж, соединенный протокой с внешней водной системой. Архитектурное оформление фасадов комплекса, придавшее ему особую выразительность, выполнил архитектор раннего классицизма Ж.-Б.Деламот. По его проекту над протокой был воздвигнут величественный, завершенный мощным карнизом, портал с аркой, фланкируемой парами трехчетвертных колонн из тесаного гранита тосканского ордера. Спустя два года инженер И.К. Герард откорректировал проект арки, а в 1783 году ее конструкция была усилена архитектором М.Н. Ветошниковым. Продолжались работы и по

*Проект перепрофилирования
• Новой Голландии в музейно-культурный центр*





сооружению складских зданий. В 1805 — 1808 годах часть зданий была перестроена А.А. Захаровым. Композицию комплекса дополнило здание круглой тюрьмы, построенное в 1828 — 1829 годах по проекту А.Е. Штауберта.

Во второй половине XIX века была предпринята попытка завершения ансамбля. По проекту архитектора М.А. Пасыпкина в 1847 году был возведен корпус у слияния Адмиралтейского и Крюкова каналов. Угловая часть здания скруглена и украшена высоким проемом со спаренными колоннами по бокам. Для окончательного завершения ансамбля Пасыпкин намеревался возвести протяженный корпус вдоль Адмиралтейского канала, однако эта идея не была реализована. Вплоть до конца XIX века на территории комплекса продолжалось строительство — кузница, комендантский дом не завершили общую композицию.

На протяжении всей своей истории Новая Голландия использовалась для нужд Военно-морского флота. Замечательный архитектурный комплекс был надолго закрыт для горожан и приобретал запущенный вид. Идея перепрофилирования и использования его в культурно-коммерческих целях, возникшая в 1980-е годы, претерпела несколько этапов развития. Первая архитектурная концепция была разработана в 1989 году архитектором В.Б. Фабрицким. Поиск наиболее оптимального варианта реконструкции и приспособления ведется с тех пор различными группами архитекторов — под руководством В.Б. Фабрицкого, Ю.К. Митюрева, Е.Ф. Куприянова.

Последний вариант, разработанный группой Куприянова «Новая Голландия», получил в 2000 году согласование КГИОП и КГА. Идея реновации и превращения комплекса в открытый Центр культуры, общения и международного сотрудничества привлекала разнообразных инвесторов из Франции, Голландии и Англии, однако, к сожалению, безрезультатно. Этот проектный вариант заинтересовал известного дирижера Валерия Гергиева, пользующегося широкой международной известностью, и есть надежда, что авторитет музыканта и его энергия придадут необходимый импульс для его реализации, и треугольный остров «Новая Голландия» не останется для нас «Бермудским треугольником».





• Проект музейно-культурного центра
в Новой Голландии. Макет. 2000

Здание тюрьмы •



КАЛИНКИНСКИЙ ПИВОВАРЕННЫЙ ЗАВОД

КОМБИНАТ ИМЕНИ СТЕПАНА РАЗИНА

Архитектура этого предприятия создает совершенно особую среду в прилегающих к Обводному каналу кварталах, свой неповторимый микроландшафт, обладающий редкой цельностью и специфической выразительностью.

Заводские здания разместились на нескольких участках, и застройка в пределах каждого из них складывалась самостоятельно.

В первой половине XIX века вдоль берегов Екатерингофки тянулись узкие участки, принадлежавшие частным владельцам. Здесь же располагался лесопильный завод купца Скрябина.

В середине XIX века купец П.Н. Казалет постепенно скупил эти частные владения и лесопильный завод. Обширная новая территория к западу от Эстляндской улицы, предназначавшаяся под производственные нужды, поглотила конечный отрезок Курляндской улицы. От бывшего лесопильного завода остались каменная ограда с воротами, башня с часами и маленькие двухэтажные домики начала века. Они образовали уличный фасад западной части предприятия. В этом квартале стали сосредоточиваться цеха для розлива и транспортировки готовой продукции. Здесь же были построены здания вспомогательного и административного назначения.

Главный цех розлива продукции строился в 1859 году по проекту А.А. Бонштедта — выдающегося немецкого зодчего, долгие годы работавшего в Петербурге. Почти сразу, в 1860-х годах, цех был расширен по проектам В.Е. Стуккея и Н.И. Вельтнера, а в 1901 году — В.Р. Берн-

• Пивоваренный завод у Калинкина моста. Рисунок конца XVIII века





Солодовня •

гарда. В юго-восточном квартале, между Курляндской улицей и Обводным каналом, стали группироваться бродильные и варочные цеха. Большие изменения претерпело здание бродильного отделения, возведенное Бонштедтом в 1862—1863 годах. Корпус неоднократно надстраивался и расширялся: в 1873 году Э.Г. Юргенсом, в 1897 году — В.Р. Бернгардом, в 1910 году — В.Н. Куцкевичем. От первоначальной постройки сохранились лишь ряды металлических колонн, поддерживающих сводчатые перекрытия. Пропорции колонн и очертания сводов отличаются легкостью и изяществом. Это яркий образец утилитарной архитектуры, выразительность которого основана на осмыслении эстетических возможностей новых конструкций.

Следующий этап формирования производственного комплекса Калинкинского завода связан с творчеством видного мастера петербургской промышленной архитектуры Э.Г. Юргенса.

Самым значительным его произведением, вошедшим в число выдающихся памятников промышленного зодчества, стало здание солодовни Калинкинского завода. Краснокирпичный массив, вырастающий на углу Курляндской и Эстляндской улиц, по эмоциональной силе и суровой экспрессии принадлежит к самым впечатляющим образцам петербургской архитектуры второй половины XIX века. Сооружение выдержано в духе «кирпичного стиля», получившего широчайшее распространение в фабрично-заводском строительстве той поры.

В этом здании, предназначенном для хранения солода, не только блестяще разрешены функциональные задачи, но и скупыми средствами создана поистине величественная композиция. Тяжеловесное сооружение с толстыми наружными стенами расчленено простыми лопатками — в соответствии с шагом внутреннего металлического каркаса — и прорезано небольшими окнами-бойницами, не нарушающими впечатления массивности стены. В лапидарной прорисовке фасада продуманы мельчайшие детали. Лаконичные утилитарно-конструктивные элементы — лучковые очертания окон, скрепляющие скобы металлических связей и даже завершения вентиляционных шахт — превращены в полноценные элементы художественного образа.



• *Внутризаводская территория*

Солодовня строилась в две очереди: в 1875 и в 1876 годах. В северо-восточном квартале предприятия, где она расположена, были сконцентрированы кладовые, ледники, погреба для хранения сырья. Таким образом, каждый из трех заводских участков предназначался для определенного технологического цикла.

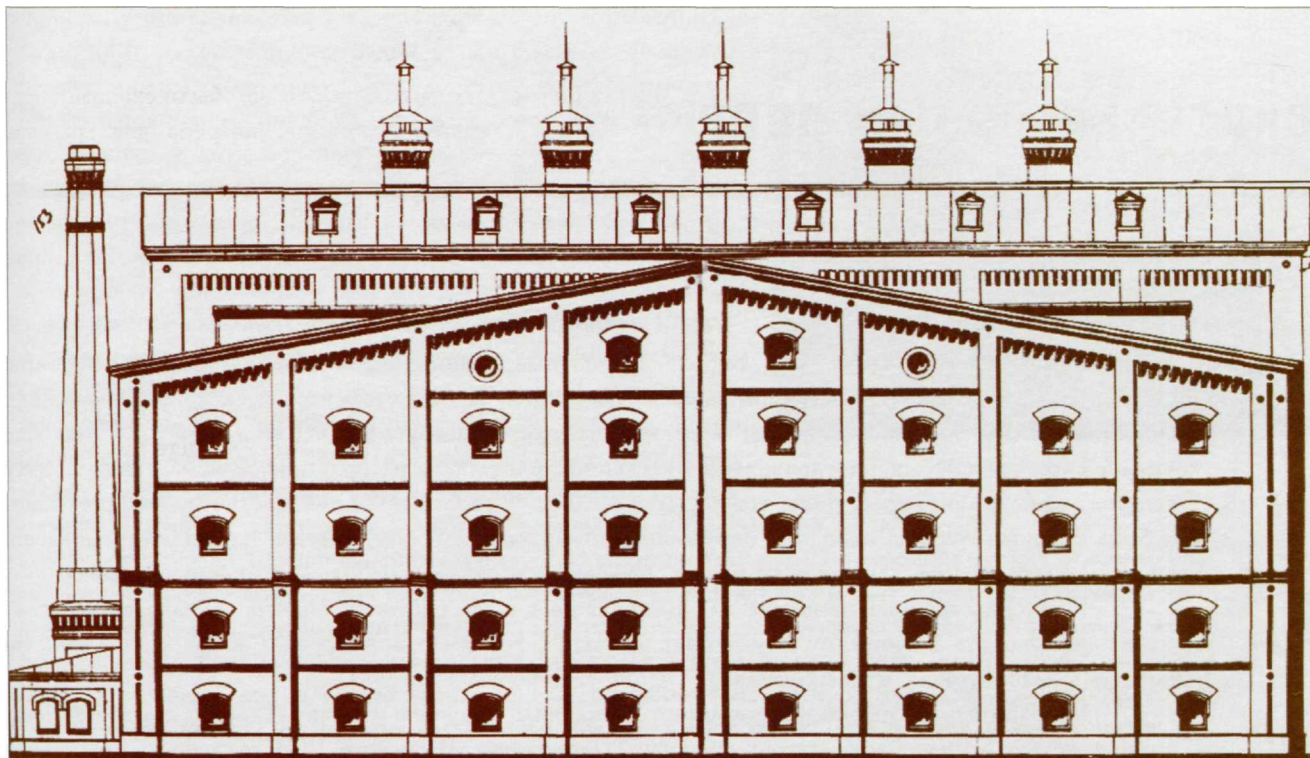
На Калининском заводе Юргенс осуществил еще целый ряд работ: сооружение ледников и бродильни (1873—1876), производственного здания на набережной Обводного канала (1879), расширение существовавших корпусов. По его же проекту 1880 года напротив бывшего особняка Казалета построен жилой дом для заводских служащих (Рижский пр., 78 — ул. Степана Разина, 7).

Крупные строительные мероприятия на заводе проводились в конце XIX века по проектам и под руководством гражданского инженера В.Р. Бернгарда — сына выдающегося зодчего, инженера и педагога Р.Б. Бернгарда.

В 1887 году В.Р. Бернгард построил административное здание заводоуправления на Эстляндской улице, 9 (впоследствии надстроено). Интересен его вестибюль со своеобразным упрощенно-стилизованным рисунком колонн. Через четыре года на той же улице внутри квартала было сооружено служебное здание. В нем размещались конюшни, квартиры служащих и в мансардном этаже — столовая. Композиция этой необычной многофункциональной постройки решена рационально и остроумно. Она составлена из двух протяженных корпусов, соединенных под прямым углом. На углу помещен круглый зал манежа, увенчанный куполом с фонарем верхнего света.

• *Бродильный цех*





• Проект солодовни. Архитектор Э. Г. Юргенс. 1875

Из построек В. Р. Бернгарда сохранилось также производственное здание, расположенное с южной стороны Курляндской улицы напротив солодовни (1897). Его можно отнести к ранним образцам функционально-конструктивного направления. На гладкую плоскость кирпичной стены как бы наложены вертикали пилястр и horizontали профилированных тяг. Эти элементы образуют единую «каркасную» структуру, отвечающую конструктивной организации пространства с внутренним металлическим каркасом. В объем этого сооружения включен бродильный цех, построенный ранее Бонштедтом.

Подобная многослойность, произошедшая из-за сочетания разновременных пристроек и надстроек, присуща не только отдельным корпусам, но и всему комплексу в целом.

Последний этап строительства на заводе относится к 1900—1910-м годам. По проекту гражданского инженера А. А. Гимпеля была построена одноэтажная бондарная мастерская (1903). Здание выдержано в «кирпичном стиле» и выходит торцом на Рижский проспект.

В 1910 году неподалеку от него было сооружено еще одно аналогичное здание мастерской по проекту гражданского инженера В. А. Куцкевича. Одновременно он надстроил корпус бродильного цеха на Курляндской улице. Эти постройки завершили формирование комплекса Калининского пивоваренного завода.

В советский период заводские здания не подвергались коренной реконструкции. Минимальным был и объем нового строительства. Благодаря этому город обладает уникальным действующим образцом промышленного предприятия XIX — начала XX века.

Наиболее значительные в архитектурном отношении постройки — каменная ограда с воротами и двумя двухэтажными домиками в стиле классицизма, служебный корпус с конюшнями, здания солодовни и бродильного цеха (Бонштедта—Бернгарда) — охраняются государством.



Постройка завода Скрыбина •

СКОТОПРИГОННЫЙ ДВОР

ОАО «ПЕТМОЛ»

Хозяйственные постройки, такие, как соляные, винные и хлебные магазины, возникали в Петербурге по мере развития столицы и роста населения. К ним относится и скотопригонный двор, где производилась торговля крупным и мелким скотом, пригоняемым в город. До 1825 года весь крупный скот продавался на специально отведенной площадке, располагавшейся на южном берегу Обводного канала при пересечении его с Царскосельской дорогой. По свидетельству современников, это была большая грязная площадь, окруженная невысоким забором. Внутри площадки было набито несколько рядов прясел для привязи быков, помещались сараи и небольшая «пробная» бойня.

Непосредственным поводом для разработки нового скотопригонного двора послужило замечание Александра I министру внутренних дел В.П. Кочубею при проезде в Царское Село, что площадка «недостаточна и безобразна».

Разработать проект скотопригонного двора было поручено ученику Адриана Захарова, члену Строительного комитета, архитектору Иосифу Шарлеманю. В августе 1821 года проект был представлен Александру I и получил высочайшее одобрение. Главный флигель с тройной аркой въезда, выходящий на Царскосельскую дорогу (ныне Московский проспект), решен просто и величественно в стиле позднего русского классицизма и декорирован двумя лепными панно, изображающими рога изобилия. Въезд в здание также украшали монументальные бронзовые фигуры быков.

Из-за неимения в городской думе свободных средств к осуществлению проекта приступили только в 1823 году. К этому времени по просьбе скототорговцев И. Шарлемань переработал фасад бокового флигеля по Обводному каналу, увеличив его протяженность почти вдвое, с тем

- *Главный корпус Скотопригонного двора*



чтобы на территории двора одновременно могло помещаться до 3000 быков. По центральной оси боковых флигелей были устроены дополнительные ворота. Композиционно здание двора теперь представляло каре, состоящее из главного корпуса и двух боковых флигелей.

Большой ущерб строительству скотопригонного двора нанесло наводнение 1824 года. Заготовленные бревна, известь, песок и кирпич полностью смыло водой. Хотя работы по отстройке здания были закончены в самом начале 1826 года, комиссия нашла его не полностью законченным. Отсутствовали бронзовые быки, хотя пьедесталы для них были уже изготовлены. Только в 1827 году скульптор В.И. Демут-Малиновский сообщил об окончании работ по отливке фигур быков, и их установили перед въездом в здание. Двор был замощен, всю его площадь занимали ряды прясел. По оси главного здания во дворе находилась небольшая каменная часовня.

Добротное здание скотопригонного двора, обширное и вместительное, вполне отвечало своему назначению и долгое время не перестраивалось. Но уже в 1860-е года места стало недостаточно, двор приходил в упадок, на прилегающей территории образовалась свалка мусора. Начались ремонтные работы в самом дворе и на соседних участках. Здесь в 1880 году по проекту архитектора М.Ф. Петерсона было заложено здание новых городских скотобоен, которые прежде находились на Гутуевском острове. Но, по мере застройки Обводного канала жилыми домами и фабричными зданиями, прогон скота по городским улицам и набережным после торгов стал очень неудобным. К западу от скотопригонного двора была проложена железнодорожная ветка, и в конце XIX века более половины скота доставлялось не пригоном, а по Николаевской железной дороге. После устройства между скотопригонным двором и железнодорожной веткой сennого или скотозагонного двора окончательно сложился комплекс, предназначенный для обеспечения жителей столицы парным мясом.

После революции необходимость в существовании скотопригонного двора как места купли-продажи крупного и мелкого рогатого скота совершенно отпала. К тому же бойни, оказавшиеся в черте города, не отвечали техническим и санитарным требованиям. В 1932 году на южной окраине Ленинграда началось сооружение грандиозного мясокомбината. Здание скотопригонного двора передали молочному предприятию, и в 1933 году на его территории, по проекту архитекторов В.Ф. Твелькмейера, А.М. Соколова и И.И. Фомина, началось строительство молокозавода.

Несмотря на то что еще в 1900-х годах здание скотопригонного двора, как один из интереснейших памятников русского классицизма, привлекло к себе внимание искусствоведов, со стороны Обводного канала была разобрана центральная часть бокового флигеля — бывшие загонные ворота, — с тем чтобы открыть вид на новое здание молокозавода. Таким образом, часть памятника оказалась утраченной. А в 1936 году без разрешения Инспекции по охране памятников фигуры быков вместе с пьедесталами сняли и перенесли к зданию мясокомбината.

Во время войны снарядами был поврежден главный корпус и стена дворового фасада. В течение 1942—1943 годов сотрудники Инспекции по охране памятников выполняли архитектурные обмеры здания. В 1944 году восстановили барельефы на главном фасаде.

В 1950-е годы по проекту архитектора Матвеева была выполнена реконструкция флигеля вдоль Обводного канала. Архитектор не стал в точности повторять проект Шарлеманя. Въездные ворота и корпус не противоречат характеру исторического здания, но выполнены в стиле 50-х годов XX века. Объем центральной части решен более крупно, арочные проезды возводились с применением новых конструкций. В общем весь комплекс производит цельное впечатление. Проектом реконструкции предусматривалось возвращение быков, но уже к воротам со стороны Обводного канала. К сожалению, это до сих пор не осуществлено.

В настоящее время в здании скотопригонного двора находится успешно работающее предприятие ОАО «ПЕТМОЛ». В корпусе Шарлеманя, выходящем на Московский проспект, расположены заводоуправление и другие конторские помещения. Комитет по охране памятников контролирует ремонтно-реставрационные работы корпусов скотопригонного двора, являющихся памятником архитектуры федерального значения.



РОССИЙСКАЯ БУМАГОПРЯДИЛЬНАЯ МАНУФАКТУРА

ФАБРИКА «ВЕРЕТЕНО»



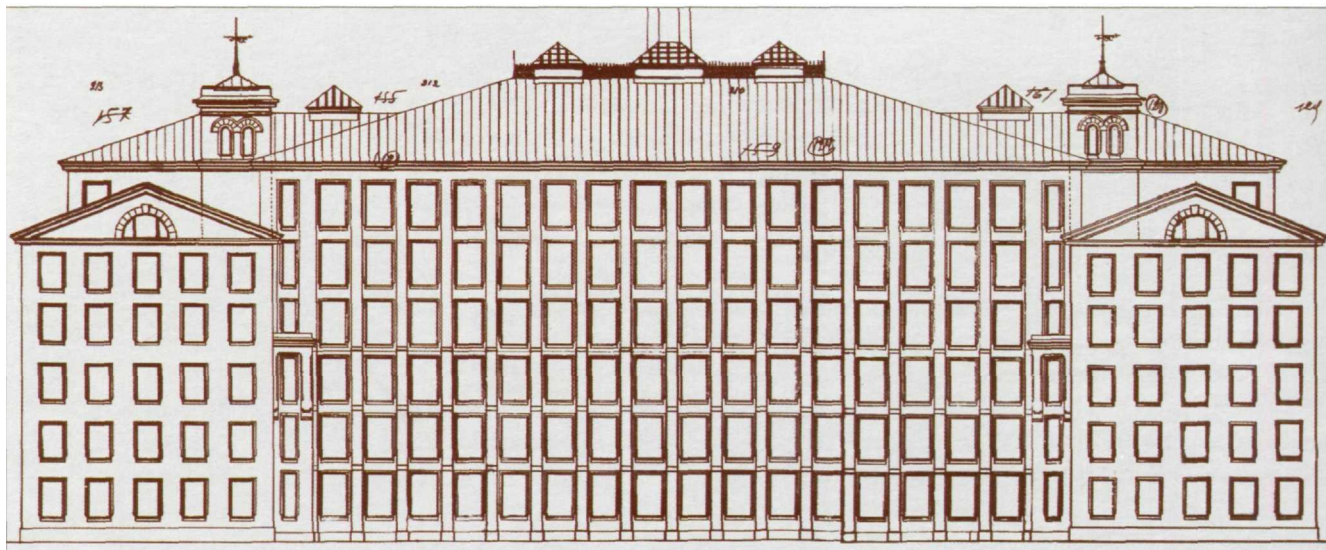
Одна из первых отечественных машинных ткацких фабрик основана в 1835 году. Первоначальный проект был заказан в Англии и доработан в Петербурге архитектором Н.Я. Анисимовым под руководством одного из владельцев фабрики А.Я. Вильсона. Главное здание состоит из центрального (в глубине двора) и двух боковых симметричных корпусов. Это ранний пример многоэтажного производственного сооружения с внутренним металлическим каркасом. Крупные широкие окна и узкие простенки отвечают назначению здания, придавая фасадам строго конструктивный характер. Черты позднего классицизма отчетливее заметны в павильоне проходной-конторы, увенчанном легкой ротондой с тонкими колонками и парящей фигуркой Меркурия. Над аркой и по сторонам ее расположены три чугунные доски с именами учредителей бумагопрядильной компании и датой основания фабрики. Эти уникальные доски свидетельствуют о начале промышленного переворота в стране, связанного со строительством первых бумагопрядильных мануфактур, использовавших машинный способ производства.

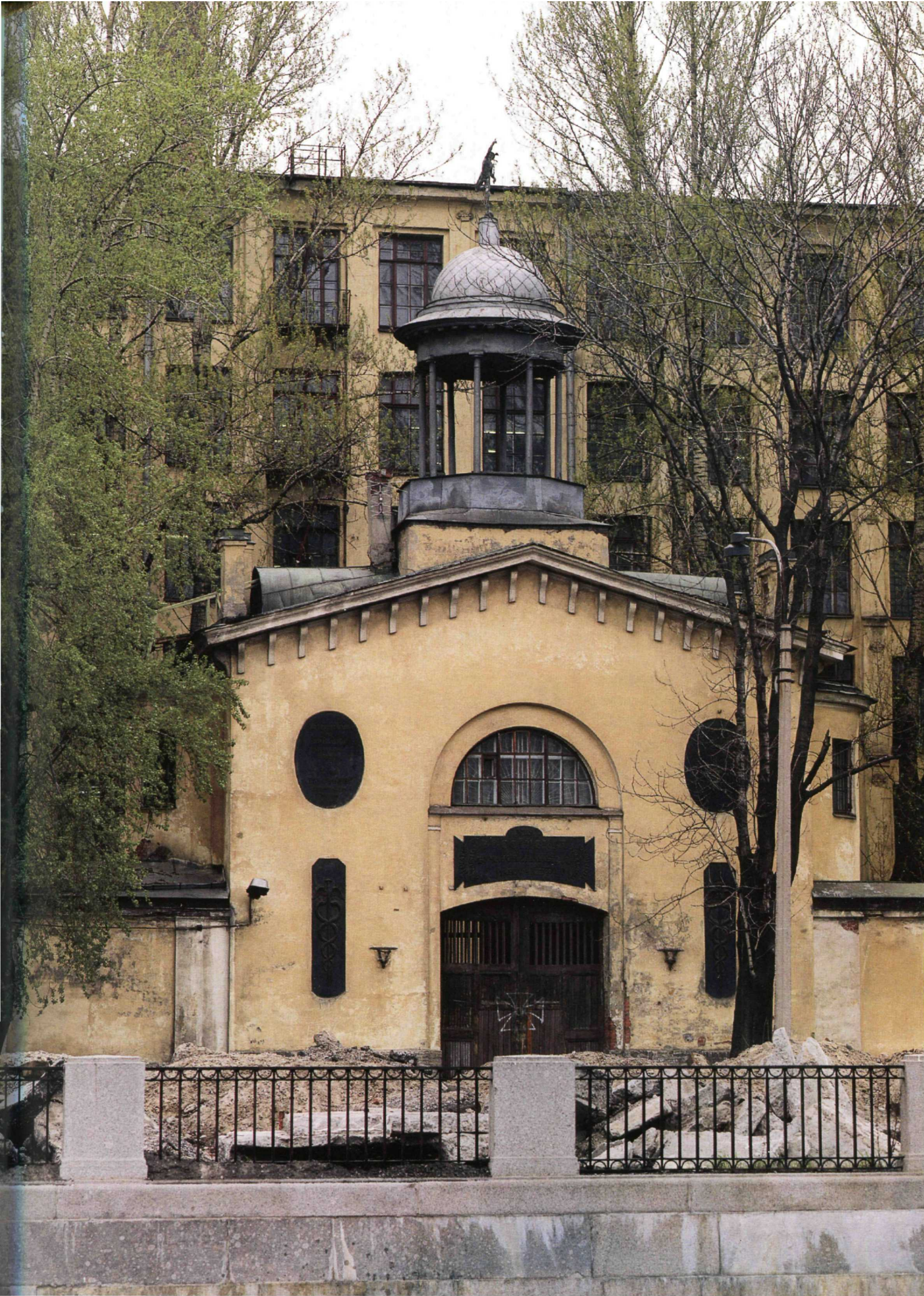
Английское и немецкое происхождение учредителей Александра Вильсона, Карла Мейснера, Карла Клейна и других говорит о тесных связях Петербурга с самыми передовыми промышленными державами того времени. Конструкции и машины новой фабрики были изготовлены в Манчестере и доставлены в Россию морским путем.

Фабрика построена почти одновременно с завершением прокладки Обводного канала — важной водной артерии, вдоль которой сформировался мощный промышленный пояс. Во второй половине XIX века предприятие было расширено. Работы проводились под руководством архитекторов Р.Р. фон Генрихсена (1857), Н.П. Гребенки (1858), Л.Ф. Шперера (1883) и К.К. Циглера фон Шафгаузена (1890-е годы).

Здание заводской проходной одним из первых среди промышленных построек Петербурга было взято под государственную охрану. Сейчас и оно, и производственный корпус используются фабрикой «Веретено» по первоначальному назначению.

• Проект расширения фабрики. Конец XIX века





ЭКСПЕДИЦИЯ ЗАГОТОВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ БУМАГ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКАЯ БУМАЖНАЯ ФАБРИКА ОБЪЕДИНЕНИЯ «ГОЗНАК»

В панораме реки Фонтанки при последнем ее повороте к заливу привлекают внимание производственные корпуса и трубы одной из старейших в Петербурге бумажных фабрик.

До начала XIX века предприятия по выпуску гербовой бумаги, основанные еще во времена Петра I, работали на примитивном оборудовании, поэтому бумагу для государственных ассигнаций приходилось покупать в Европе.

Строительство комплекса Экспедиции заготовления государственных бумаг между набережной Фонтанки и Рижским проспектом (тогда Новоизмайловской улицей) началось в 1818 году по плану и под руководством выдающегося инженера Августина Августиновича Бетанкура, основателя петербургской инженерной школы.

Первые здания комплекса составляют замкнутую симметричную композицию. К Фонтанке обращено представительное здание заводоуправления, выполненное в характерных для того времени классицистических формах с двумя ризалитами, оформленными фронтонами и колоннами. К заводоуправлению со стороны дворового участка симметрично примыкают производственные корпуса, фасады которых отличаются простотой, достигнутой за счет включения архивольтов над циркульным завершением окон и наличия междуэтажных и карнизных тяг. Замыкалось каре зданием казармы для рабочих.

Со временем объемы производства возрастали, фабрика расширялась: выкупались соседние участки земли, строились новые корпуса, служебные здания и казармы, — при фабрике жили целые династии рабочих, и секреты отливки бумаги передавались из поколения в поколение.

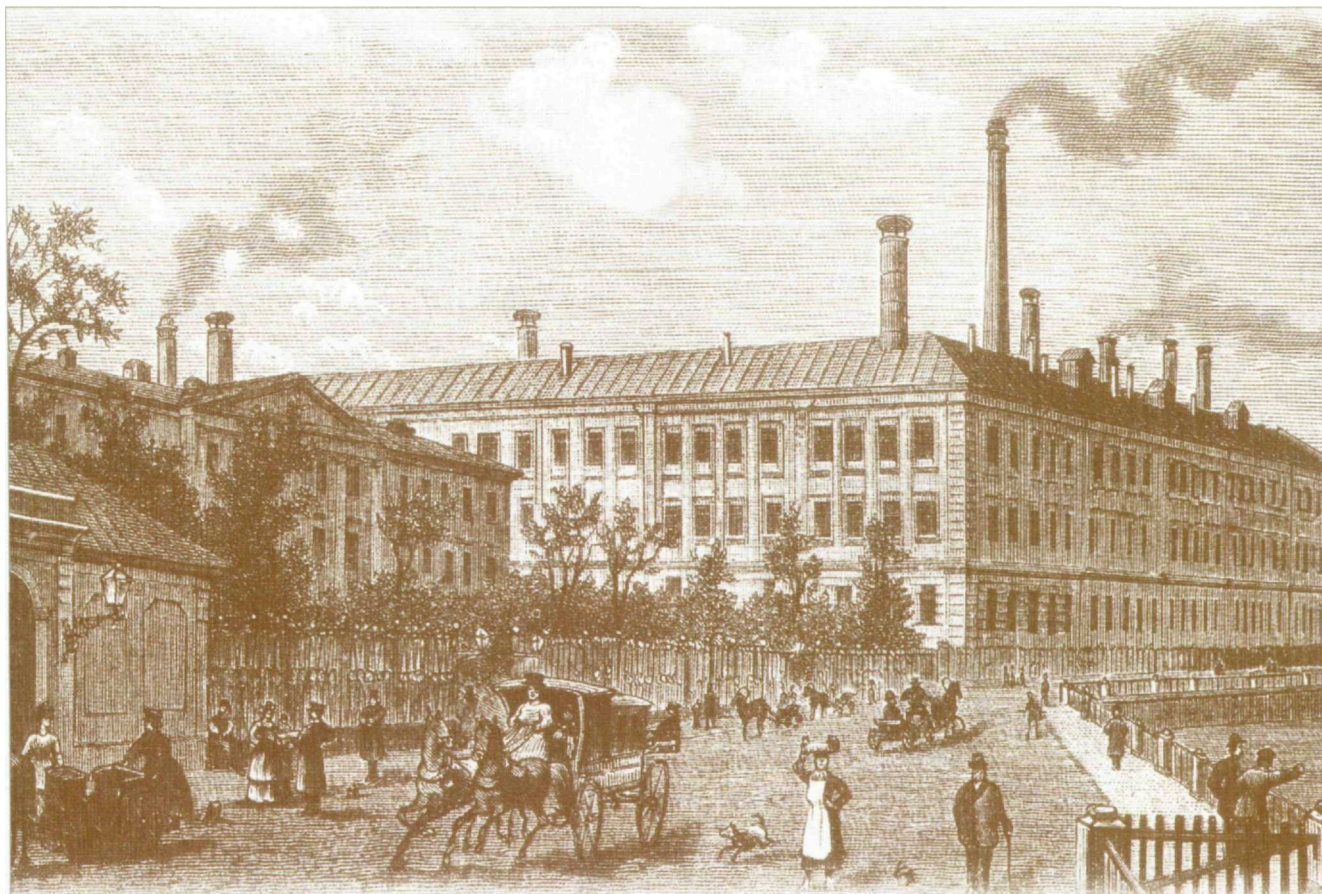
Первая реконструкция фабрики проводилась в 1856—1866 годах по проектам и под руководством архитектора Э.И. Жиберы при участии архитектора К.Я. Маевского, но формирование

всего фабричного комплекса завершилось лишь к началу XX века. К тому времени на средства работников фабрики вдоль Рижского проспекта были возведены церковь св. Андрея Критского и начальная школа (1891—1892, К.Я. Маевский), а позднее — Техническая школа подготовки мастеров и Дом собрания рабочих и служащих (обе постройки — 1903 года, академик архитектуры Е.Р. Бах).

В 1905 году по проекту Е.Р. Баха в панораме набережной Фонтанки появилось здание типографии в характерном для промышленных построек того времени рациональном стиле с крупными окнами и скупым членением фасада, что подчеркивало утилитарное назначение корпуса. Со стороны Дерптского переулка комплекс был ограничен одноэтажным краснокирпичным зданием фильтров постройки 60-х годов XIX века.

• Здание типографии





Гравюра. Конец XIX века

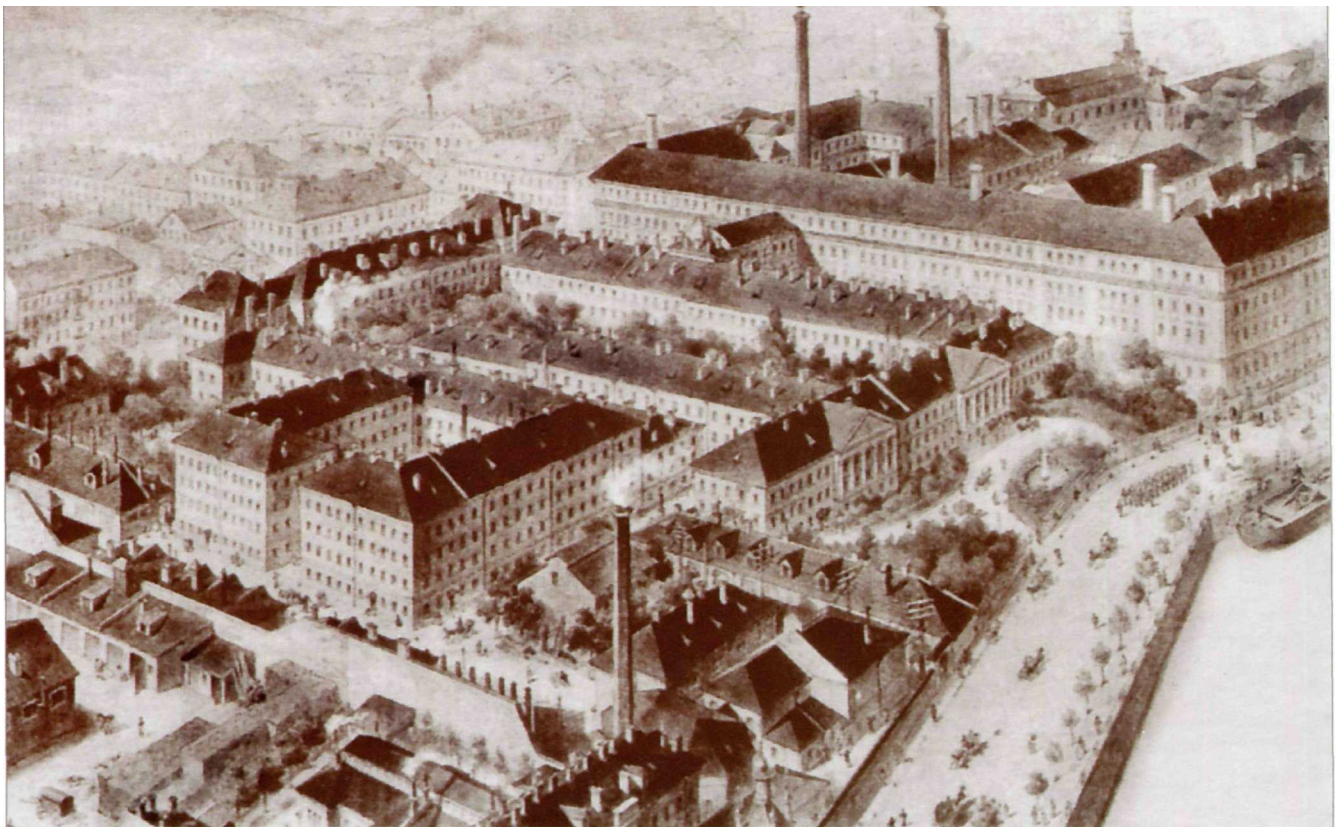
• Новые корпуса фабрики "Гознак"



В целом, к началу XX века Экспедиция заготовления государственных бумаг представляла собой типичные для Петербурга фабричные здания, лицевые корпуса и дымовые трубы которых активно формировали застройку набережной Фонтанки в Нарвской части. Несмотря на то что комплекс Экспедиции создавался на протяжении почти ста лет, он производит цельное впечатление, поскольку новые постройки строились с учетом облика первоначальных строений. Особо изящно на фоне производственных корпусов второй половины XIX века, выполненных в рациональном стиле, выглядит трансформаторная подстанция начала XX века, решенная в формах модерна. В дальнейшем на фабрике значительных реконструкций не проводилось, но появились хаотичные пристройки, надстройки, были утрачены интерьеры церкви. Ремонт исторических зданий и модернизация производства были осуществлены в 1990-е годы. Традиция учитывать сложившийся исторический архитектурный облик комплекса фабрики соблюдалась и в данной реконструкции. Проектные работы выполнял институт «Гипробум» по заданию и под непосредственным контролем Комитета по охране памятников истории и культуры. Часть исторических построек, не представляющих архитектурной ценности (производственный цех и здание фильтров), была разобрана, проведена санация территории. Новые постройки по набережной Фонтанки и вдоль Дерптского переулка, завершили композицию. Эти здания не противоречат характеру исторических зданий фабрики и вместе с тем представляют собой современные в техническом отношении сооружения. Комплекс воспринимается как целостный архитектурный ансамбль.

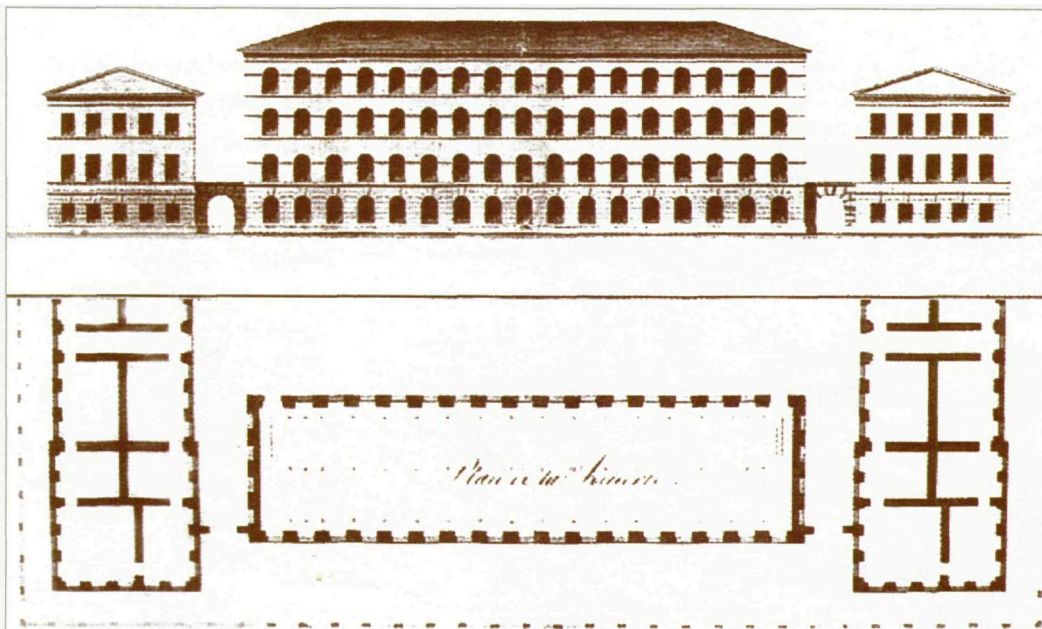
В настоящее время производственное объединение «Гознак» работает с использованием самого передового оборудования и технологий. Здесь существуют устойчивые художественные традиции по выпуску юбилейных бумаг с водяными знаками, ассигнационных банкнот. На фабрике есть и специальные художественные лаборатории. Здание бывшей церкви реставрируется; здесь предполагается создать большой музей предприятия. Комплекс построек Экспедиции заготовления государственных бумаг является памятником федерального значения.

*Панорама Экспедиции заготовления государственных бумаг.
• Конец XIX века*





• Заводоуправление



• Сушильня.
Инженер
В. фон Треттер.
1816

ГАЛЬВАНОПЛАСТИЧЕСКОЕ ЗАВЕДЕНИЕ ГЕРЦОГА М.ЛЕЙХТЕНБЕРГСКОГО

СКЛАДЫ

Два высоких промышленных здания, выходящих торцами на Старо-Петергофский проспект, видны издалека. В этом месте проспект делает поворот к Нарвской площади, и корпуса, напоминающие силуэтами брутальные средневековые постройки, доминируют в перспективе сразу двух участков проспекта.

История этих строений связана с именем герцога Максимилиана Аейхтенбергского, человека очень разностороннего, оказавшего значительное влияние на развитие российской промышленности, строительство железных дорог и производство первых паровозов. Его имя незаслуженно ушло из городской топонимики. Недалеко от Старо-Петергофского проспекта находилась Лейхтенбергская улица (ныне ул. Розенштейна) и, как ее продолжение, Аейхтенбергский (сейчас Краснооктябрьский) мост через Обводный канал. И только Максимилиановская поликлиника до сих пор напоминает о благотворительной деятельности герцога.

Среди прочих полезных занятий Максимилиан Лейхтенбергский проводил изыскания в области гальванопластики и в 1844 году по проекту архитектора Ф.И. Руска начал строительство зданий Гальванопластического заведения. Для будущего завода герцогом было куплено имение М.Е. Кларка, находящееся на старой дороге, ведущей к Петергофской заставе. Рядом протекала река Таракановка (вода была необходима для гальванопластического производства).

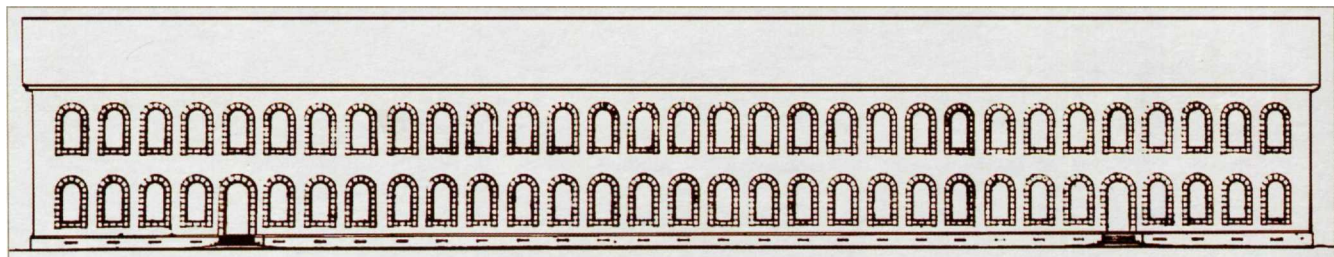
За несколько лет завод значительно расширился. Кроме трех протяженных корпусов, построенных Ф.И. Руска, выходящих торцевыми фасадами на Старо-Петергофский проспект, между двумя рукавами реки Таракановки находились железопрокатная мастерская, котельная, газгольдер, чугунолитейная, модельная, кузница и другие строения. Рядом располагалась и заводская слобода, состоящая в основном из одно- и двухэтажных жилых домов, сараев, ледников и конюшен.

После смерти герцога Лейхтенбергского в 1852 году завод перешел во владение Общества российских железных дорог и непосредственно в пользование Санкт-Петербургской Сухопутной таможни.

В настоящее время сохранились два корпуса Гальванопластического заведения, приспособленные в 60-е годы XIX века под пакгаузы Сухопутной таможни, и каменный забор с воротами. Третий корпус, использовавшийся в качестве жилого дома для служащих таможни, не сохранился. Утрачены и все заводские постройки.

Большую историческую и архитектурную ценность имеют два сохранившихся корпуса из красного лицевого кирпича, являющиеся образцами промышленной архитектуры Петербурга середи-

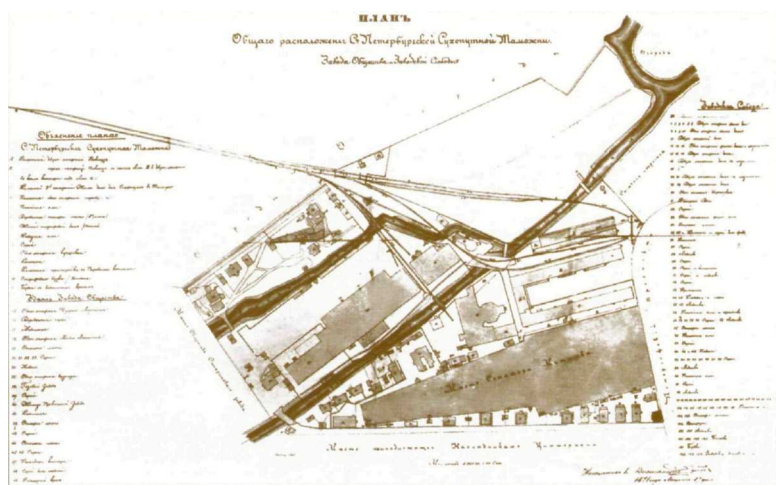
• Проект фасада.
Архитектор Ф.И. Руска. 1844



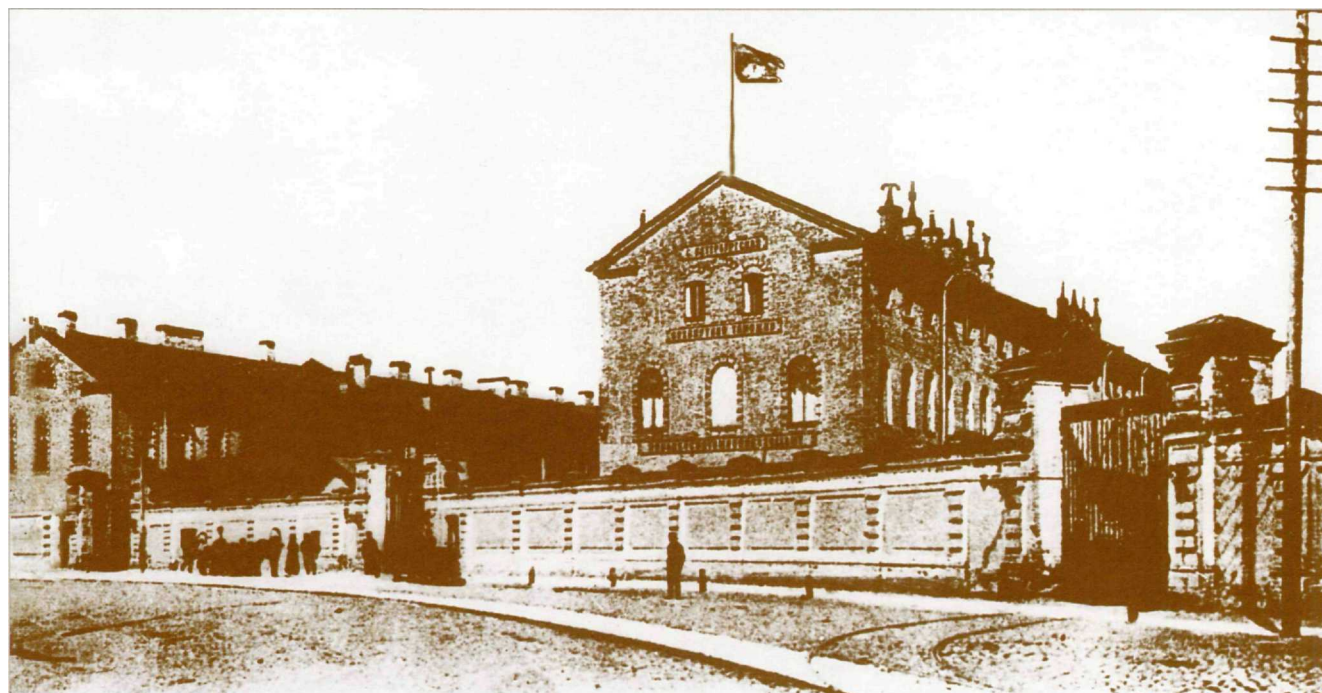


• Вид со Старо-Петергофского проспекта

План завода. 1871 •



• Сухопутная таможня.
Фото начала XX века



ны XIX века — времени, когда начинал формироваться стиль производственных построек столицы. Общее решение фасадов свидетельствует о назначении зданий. Строительные возможности тогда были ограничены, что выразилось в устройстве частых небольших оконных проемов, мощных стенах, сводчатых перекрытиях. До нашего времени на внутренних стенах зданий сохранились доски с таможенными правилами.

В 1930-е года здания пакгаузов были реконструированы. Мощные стены и фундаменты позволили надстроить корпуса двумя этажами с применением монолитного железобетонного каркаса. С тех пор на повороте Старо-Петергофского проспекта возвышаются силуэты гигантских промышленных строений. Они имеют важное градостроительное значение, являясь доминантой окружающей застройки. Все стоящие рядом здания проспекта построены в XX веке с учетом высоты этих корпусов.

Из-за близости железной дороги, порта и промышленной зоны города эти здания до сих пор используются как склады. Комплекс построек гальванопластического заведения находится под охраной государства.

• Вид со Старо-Петергофского проспекта





ТОВАРИЩЕСТВО РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ РЕЗИНОВОЙ МАНУФАКТУРЫ «ТРЕУГОЛЬНИК»

Огромную территорию на южном берегу Обводного канала занимают корпуса фабрики «Треугольник». Эту марку знали не только в России. Даже Европа не могла конкурировать с «Треугольником» в изготовлении дешевых и высококачественных резиновых галош. Продукция знаменитой петербургской фабрики красовалась в витринах лучших магазинов европейских столиц.

Гигантские краснокирпичные корпуса Товарищества «Треугольник» тянутся вдоль Обводного канала почти от Балтийского вокзала до Старо-Петергофского проспекта. Их однообразный, монотонный ряд перебивается только водонапорными башнями и неожиданной соединительной аркой между корпусами, под которой теперь находится главный въезд на территорию фабрики, а еще в начале XX в. протекала река Таракановка. Здания этого промышленного комплекса со стороны Обводного канала производят очень сильное впечатление. Они видны издали, их мощные силуэты наряду с мостами, перекинутыми через канал, и отражениями в канале составляют особый образный ряд этой части Петербурга.

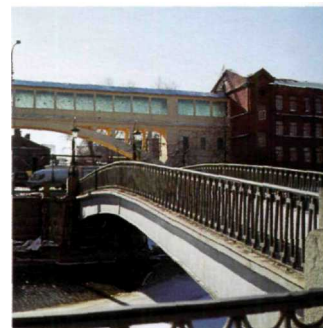
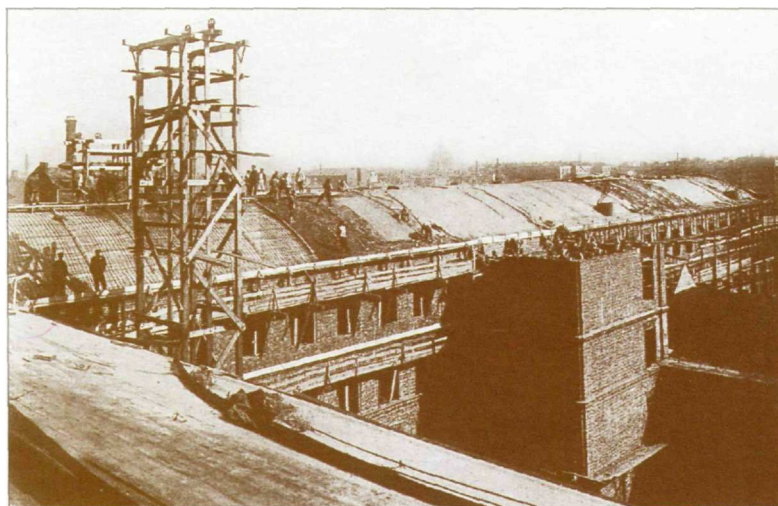
История предприятия началась в 1859 году, когда немецкие купцы Людвиг Гейзе и Христиан Дисен арендовали у шляпных фабрикантов — братьев Циммерман — земельный участок на Обводном канале и учредили «фабрику калош и других резиновых изделий в Санкт-Петербурге». В качестве главного специалиста был приглашен американский техник Роберт Сторн. 11 марта 1860 года утвержден устав и образовано Товарищество Российско-американской резиновой мануфактуры.

К тому времени Обводный канал представлял собой судоходную артерию, соединявшую порт с верхним течением Невы. Согласно «Положению о размещении и устройстве частных заводов в С.-Петербурге» 1833 года, из центра города выводились экологически вредные производства. Одним из районов, где допускалось их размещение, стала местность вдоль Обводного канала. Его берега (которые имели тогда земляные откосы, укрепленные внизу шпунтовым рядом и выложенные выше бульжной

бермой) начали быстро осваиваться небольшими промышленными предприятиями.

Резиновое дело в России оказалось очень выгодным. На работу принимали в основном женщин, чей труд оплачивался невысоко. Их называли «калошницами». В 1862 году Товарищество «Треугольник» купило соседнюю фабрику Кириштенев «Гумми и гутаперча» и в последующие годы продолжало скупать вдоль канала участок за участком. Фабрика разрасталась и в глубь территории. Тем временем в 1872 году, точно вызов «Треугольнику», здесь же, на Обводном канале, рядом с Митрофаньевской мануфактурой, непосредственно примыкавшей к Товариществу, выросли корпуса англо-русского акционерного общества рези-

• Корпуса в период строительства





новой мануфактуры «Макинтош». Новое резиновое предприятие просуществовало всего восемь лет и, не выдержав конкуренции соседа, в 1880 году продало корпуса и оборудование «Треугольнику», ставшему после этого крупнейшим в России предприятием по изготовлению резиновых изделий.

Комплекс фабрики формировался в течение 1860—1910-х годов. За протяженным фронтом лицевых зданий скрывается целый лабиринт производственных корпусов, соединенных между собой кирпичными арочными переходами. Основная часть построек выполнена в «кирпичном стиле» с внутренним металлическим или железобетонным каркасом. Несколько корпусов, построенных в начале XX века, представляют собой своеобразные фахверковые сооружения с рамным железобетонным каркасом скелетного типа. Трудно выделить здесь наиболее значительные постройки, настолько цельной и неразрывной является общая композиция. По многим этажам зданий проложены рельсы с поворотными кругами, по которым двигались тележки с болванками для резиновой обуви.

На территории предприятия образовалась совершенно особая архитектурная среда с внутренними улицами, трубами, легкими металлическими лестницами, переходами. Фабрика оказала влияние и на создание социальной структуры близлежащих кварталов, — неподалеку были построены жилые дома для рабочих, больница, клуб, магазины.

Среди авторов этого огромного комплекса такие известные петербургские архитекторы, как Р.Р. Генрихсен, Р.А. Гедике, Э.Г. Юргенс, Е.И. Гельман, гражданские инженеры Е.А. Кржижановский, Л.А. Серк, и другие.

В советский период предприятие стало гигантом резиновой промышленности под названием Объединение «Красный треугольник». За это время в глубине участка были построены новые корпуса, по масштабу и внешнему облику не вписавшиеся в комплекс исторических построек фабрики.

В постсоветское время объединение распалось на три предприятия, которые до сих пор продолжают выпускать резиновую продукцию, хотя объемы производства, в силу экономических причин, значительно сократились.

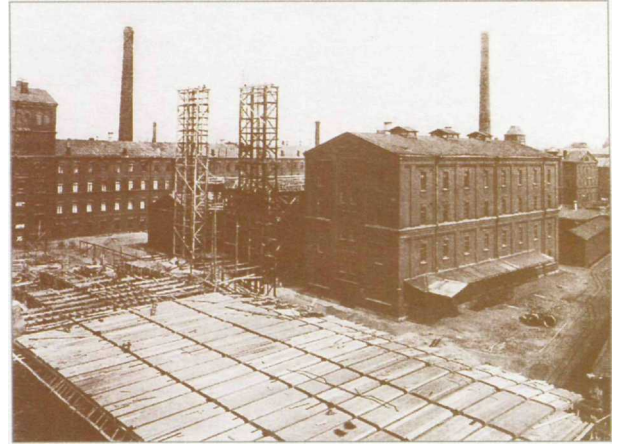
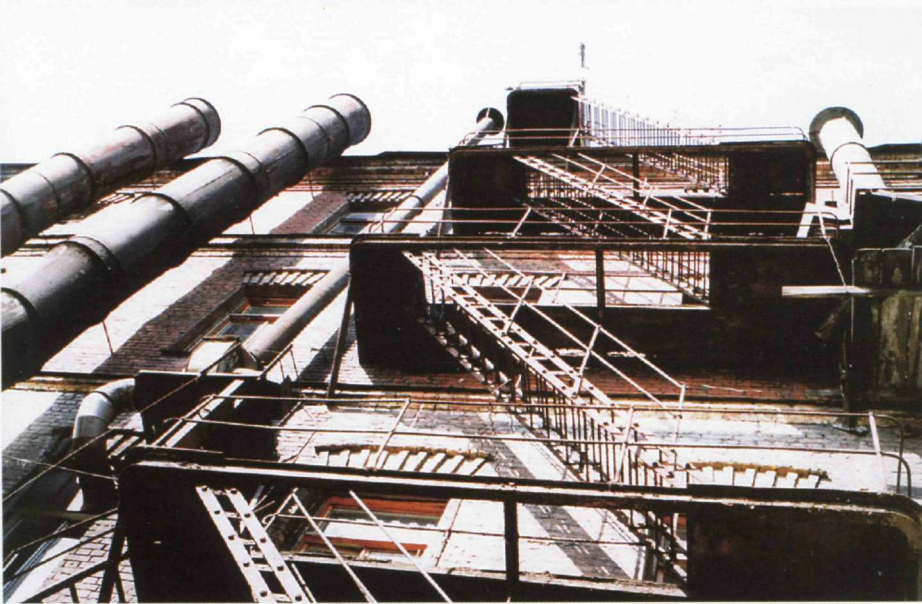
Поскольку резиновое производство остается вредным с точки зрения экологии, неоднократно поднимался вопрос о выводе предприятия из города. Но это связано с большими капиталовложениями. Однако четкость общей композиции комплекса с системой прямоугольных дворов позволяет разделить его на части, реконструкцию которых можно вести автономно и поэтапно, перепрофилируя под офисы, магазины, склады, мастерские. Пока же по вечерам вдоль Обводного канала светятся окна гигантских краснокирпичных корпусов, дымят заводские трубы, напоминая о целой эпохе, связанной с историей фабрики, с судьбами работавших здесь людей.

Весь комплекс старых зданий — более восьмидесяти корпусов — находится под охраной государства.

• *Панорама Обводного канала*



• Внутривзаводская застройка



КОНДИТЕРСКАЯ ФАБРИКА «ЖОРЖ БОРМАН»

КОНДИТЕРСКАЯ ФАБРИКА ИМЕНИ В. САМОЙЛОВОЙ



• Главный производственный корпус

улицей (ныне ул. Писарева). С архитектурной точки зрения среди построек этого комплекса выделяется четырехэтажный производственный корпус, выходящий на ул. Писарева. Он построен в 1912—1915 годах по проекту архитектора П.П. Павлова.

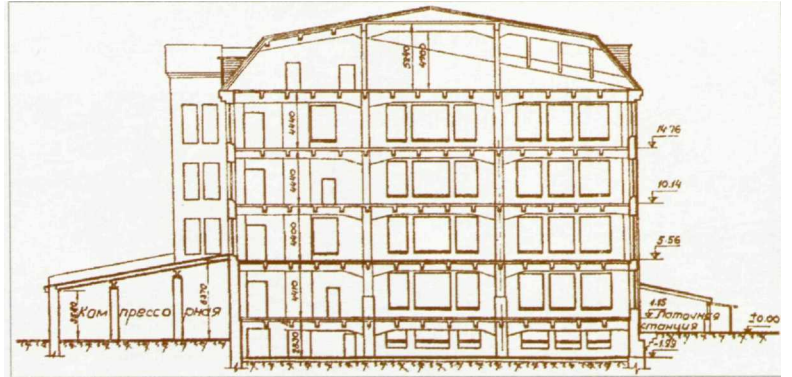
Здание интересно в конструктивном отношении как один из первых примеров применения железобетона в промышленном строительстве. Кессонированные железобетонные плиты, опирающиеся на железобетонные колонны, перекрывают большепролетные производственные залы, расположенные на всех этажах здания. Эта прогрессивная для своего времени конструктивная система ясно прослеживается во внешнем облике постройки. Строгий неоклассический лицевой фасад, при всей симметричной трехчастности, отражает внутреннюю структуру здания. Основной мотив — контраст горизонтальной ленты оконных проемов и узких вертикалей ребер-пилонов. По этому признаку и по конструктивному решению здание можно было бы отнести к ранним примерам конструктивизма, если бы не четко обозначенный центр и трактовка центрального ризалита, увенчанного высоким аттиком. В плоскость аттика включены барельефные вазы, служащие капителями ребер-пилонов. Эти лаконичные художественные средства смягчают предельно рациональную, граничащую с пуризмом, композицию фасада. Здание состоит под государственной охраной и используется по прямому назначению.

Предприятие основано немецким предпринимателем, владельцем известной кондитерской фирмы «Жорж Борман» в 1862 году. Первоначально производство размещалось в доме по Английскому проспекту, там же находилась и кондитерская. Постепенно, по мере развития производства, осваивался соседний участок, строились новые корпуса. Период наивысшего предреволюционного процветания фабрики связан с деятельностью сына владельца — Георгия Бормана, который, возвратившись из Европы, где обучался бисквитному делу, модернизировал и расширил фабрику. В 1890-е годы был выкуплен соседний участок и построены новые производственные здания. Территория фабрики полностью заняла квартал между Английским проспектом и Алексеевской





Производственный корпус
• со стороны улицы Писарева



Главное здание. Разрез

Заводоуправление



ЧЕРНОРЕЧЕНСКАЯ БУМАГОПРЯДИЛЬНАЯ МАНУФАКТУРА Л.Е.КЕНИГА

«ПРЯДИЛЬНО-НИТОЧНЫЙ КОМБИНАТ «СОВЕТСКАЯ ЗВЕЗДА»



• *Главный прядильный корпус*

объединены эстакадой. Дополняют ансамбль заводские флигели с дымовой трубой и водонапорная башня. В целом, все скорее похоже не столько на фабрику, сколько на крепость, сходство с которой усиливает и водонапорная башня с зубчатым завершением, напоминающая средневековый донжон.

В 1850-х годах статский советник, купец Аеопольд Кениг, владелец сахарных, винокуренных заводов и лесных угодий на юге России, приобрел у банкира и промышленника барона Александра Штиглица сахарный завод и участок земли напротив, на котором предполагал разместить свой загородный дом со службами. Чертеж плана 1868 года с жилыми строениями, подписанный архитектором Н.В. Трусковым, имел пометку: «В сем дворе не помещается завода». Однако вскоре Кениг все же решил развернуть здесь бумагопрядильное производство, наиболее перспективное в то время.

В 1873 году под руководством Трусова на берегу Екатерингофки началось строительство прядильного корпуса, а годом позже — склада готовой продукции. Академик архитектуры Николай Васильевич Трусов строил в этот период в Петербурге много жилых и производственных зданий, среди которых можно назвать корпуса Невской ниточной мануфактуры, Российской бумагопрядильной мануфактуры, сахарный завод и особняк Кенига на Выборгской набережной. Здания прядильного производства и склада, построенные на Чернореченской мануфактуре, воплотили наиболее характерные черты «кирпичного стиля», этого рационально-технического направления второй половины XIX века. Массивные наружные нештукатуренные стены тщательно пластически проработаны. Кирпичный декор, подчеркивая внутреннюю структуру, размещен в завершении зданий, на горизонтальных тягах, в обрамлении окон. Большие оконные проемы лучкового и полуциркульного очертаний, освещавшие пространства цехов, хорошо сочетаются с круглыми окнами, расположенными в верхнем этаже и соответствующими небольшим помещениям. Зубчатые завершения южного фасада и водонапорной башни вносят элементы «готтицизма» в романтический облик фабрики. В петербургском промышленном зодчестве этого времени заметно увлечение готикой. Объясняется это, по-

Комплекс построек Чернореченской мануфактуры расположен на берегу реки Екатерингофки. Красно-коричневые стены фабрики ярким пятном выделяются среди густой зелени вековых деревьев Екатерингофского парка, отражаются в затаенных ряской водах Бумажного канала. Выразительна ее панорама и с противоположного берега реки, со стороны Гутуевского острова. Существование производственных зданий в живописной пейзажной среде окраин Петербурга наглядно демонстрирует процесс вторжения индустрии в пригороды столицы в эпоху промышленного переворота.

Основное ядро всей композиции мануфактуры — два многоэтажных здания: прядильный корпус и склад готовой продукции. Они

видимому, сходством в использовании строительного материала — кирпича, и убежденностью авторов в том, что именно архитектура средневековья была наиболее рациональна. Кроме того, очень сильное влияние на промышленные постройки оказывала фабричная английская архитектура, наиболее передовая в то время. В 1883 году мануфактура перешла в собственность сына Кенига — Леопольда Леопольдовича. В этот период (1880—1890-е годы) строительные работы велись под руководством архитектора В.В. Виндельбанда, который надстроил основные корпуса, башню, а также пристроил со двора котельную с дымовой трубой и насосную. Следующим автором фабричных строений стал выдающийся мастер «кирпичного стиля» и раннего модерна архитектор К.К. Шмидт. Он надстроил водонапорную башню и южное крыло прядильного корпуса, придав им еще более живописный характер. Последние работы предреволюционного периода велись под

• Вид из Екатерингофского парка



руководством архитектора А.Г. Гавемана, построившего корпус ниточной фабрики, которая была полностью реконструирована в 1950-х годах.

В начале XX века производство состояло из бумагопрядильного, крутильного, белильного, красильного и ватного отделений. При фабрике имелись общежития, больница и читальня для рабочих. За высокое качество продукции фирма была награждена большими золотыми медалями на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Москве и многих международных выставках.

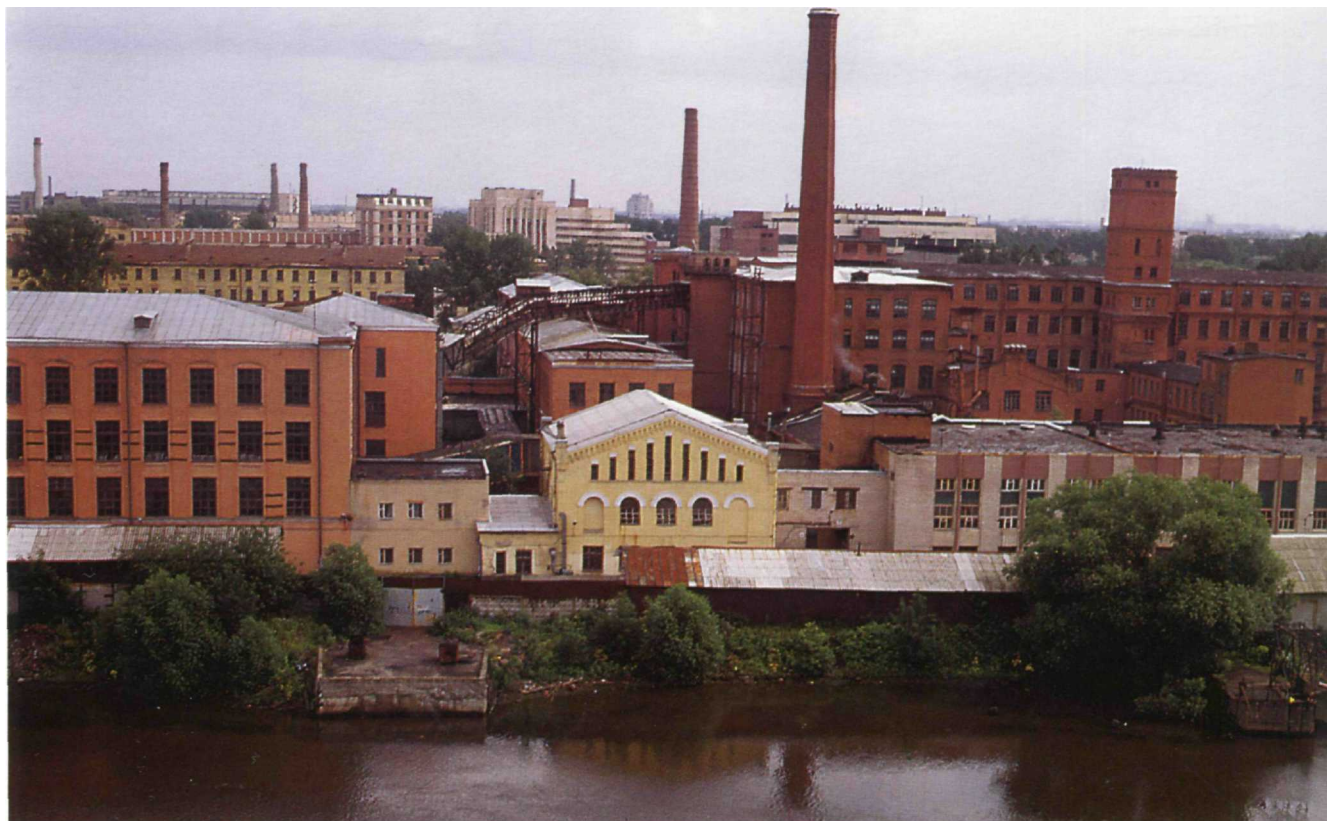
После революции предприятие преобразовали в прядильно-ниточный комбинат «Советская звезда». При модернизации, замене оборудования и расширении производства проводились строительные работы, искажившие первоначальный облик комплекса.

В 1950-1960-х годах был построен новый четырехэтажный корпус ниточной фабрики с полной реконструкцией соседнего здания и надстроен главный прядильный корпус. Но наиболее тяжелые последствия вызвало расширение производства в 1970-е годы, когда вновь построенные красильно-белильный и складской корпуса нарушили визуальное восприятие, цельность и выразительность общей композиции предприятия со стороны набережной Екатерингофки.

Сейчас старые корпуса фабрики используются комбинатом «Советская звезда» по прямому назначению — здесь изготавливаются нитки и пряжа. Остается надеяться, что при дальнейшей модернизации, неизбежной в производстве, не пострадают наиболее ценные постройки — прядильный и складской корпуса и примыкающие к ним здания котельной и типографии. Все они находятся под государственной охраной.

Можно также рассчитывать, что прокладка городской объездной магистрали, которая должна пройти в этом районе, потребует благоустройства набережной Екатерингофки и приведет к воссозданию панорамы замечательного производственного комплекса второй половины XIX — начала XX века, созданного усилиями четырех выдающихся петербургских зодчих.

• *Панорама набережной реки Екатерингофки*



Главный
прядельный
корпус



Водонапорная башня





ПОЛУСТРОВ

ПЕТРОГРАДСКАЯ

ПЛОЩАДЬ ЛЕНИНА
ФИНЛЯНДСКИЙ
ВОКЗАЛ

НЕВА

НЕВСКИЙ ПР.

ЧЕРНЫШЕВСКАЯ

САДОВАЯ ПЛОЩАДЬ

ПЛОЩАДЬ ВОССТАНИЯ

ПЛОЩАДЬ
АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО

ВАРШАВСКИЙ
ВОКЗАЛ

Нововолочная

ВОЛКОВО

МОСКОВСКИЕ
ВОРОТА

Волновская

Корпусной Пост

Бухарестская

КАРПОВКА

ГОРЬКОВСКАЯ

МОИКА

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ

Новодевичье
кладбище

ЛИГОВСКИЙ ПР.

ВЫБОРГСКАЯ

ГРЕНАДЕРСКИЙ ПР.

ЛЕТНИЙ САД

ПУШКИНСКАЯ
ВИТЕВСКИЙ
ВОКЗАЛ

Смоленская ул.

Заставская ул.

МОИКА

РОД. САНТОНИНСКИЙ ПР.

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

Ул. Тосня

Ул. Кондратьева

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

Ул. Тосня

Ул. Кондратьева

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

Ул. Тосня

Ул. Кондратьева

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

УЛ. ВОССТАНИЯ

Ул. Тосня

Ул. Кондратьева

Исторически эта часть города, расположенная на материковой территории левого берега Невы, уже к 1730-м годам приобрела значение общегородского центра. Примечательно, что на самом раннем этапе композиционным узлом его стало Адмиралтейство, тогда еще судостроительная верфь. Обширное производство, включавшее в себя канатный, смоляной заводы и склады леса, занимало пространство, смыкавшееся с Новой Голландией и Галерной верфью. Другие промышленные предприятия также служили важными ключевыми точками плана новой столицы. Они определили границы городского пятна, между ними были проложены основные дороги, переходящие в улицы, вокруг них образовались слободы и городские кварталы. Литейный и пушечный двор, Партикулярная верфь и Стекланные заводы — все эти первые мануфактуры размещались на Адмиралтейском острове.

Во второй половине XVIII века начался постепенный вывод промышленности из формировавшегося центра столицы. Изданный Екатериной II, Именной указ 1762 года, «О нестроении в Москве и Санкт-Петербурге вновь фабрик и о не утверждении заводов ближе указанного назначенными указами от Санкт-Петербурга расстояния» закрепил эту тенденцию. Наметилось явное сокращение производства в центре и перемещение его на окраины и за пределы городской черты.

В период начальной индустриализации в середине XIX века новые фабрики и заводы строились только в Рождественской и Каретной частях города, занимая берег Невы от Смольного до Александро-Невской лавры и вдоль Лиговского канала.

Крайне незначительное число небольших предприятий до сих пор разбросано в центре, почти не выделяясь среди окружающей городской застройки.

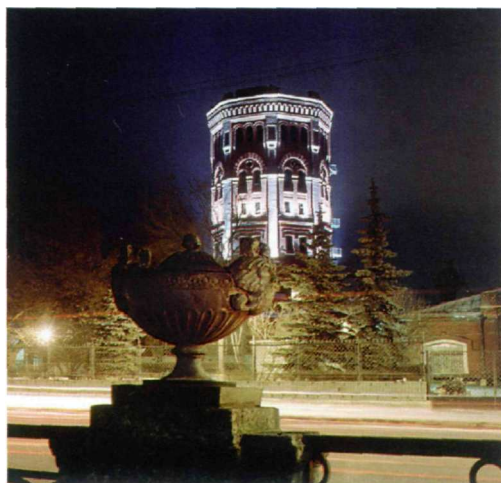
Сейчас основные места концентрации промышленности в районе — это берег Невы по Синопской набережной, место слияния Невы с Обводным каналом и Литовский проспект.

Центральный район входит в объединенную охранную зону центра Санкт-Петербурга.

- 1. Главная станция Санкт-Петербургских городских водопроводов*
- 2. Товарищество Невской бумагопрядильной мануфактуры*
- 3. Центральная электростанция городского трамвая*
- 4. Санкт-Петербургское общество электрических сооружений (ГЭЦ-2)*
- 5. Механический завод «К. Зигель»*
- 6. Чугуннолитейный и механический завод Ф.К. Сан-Галли*

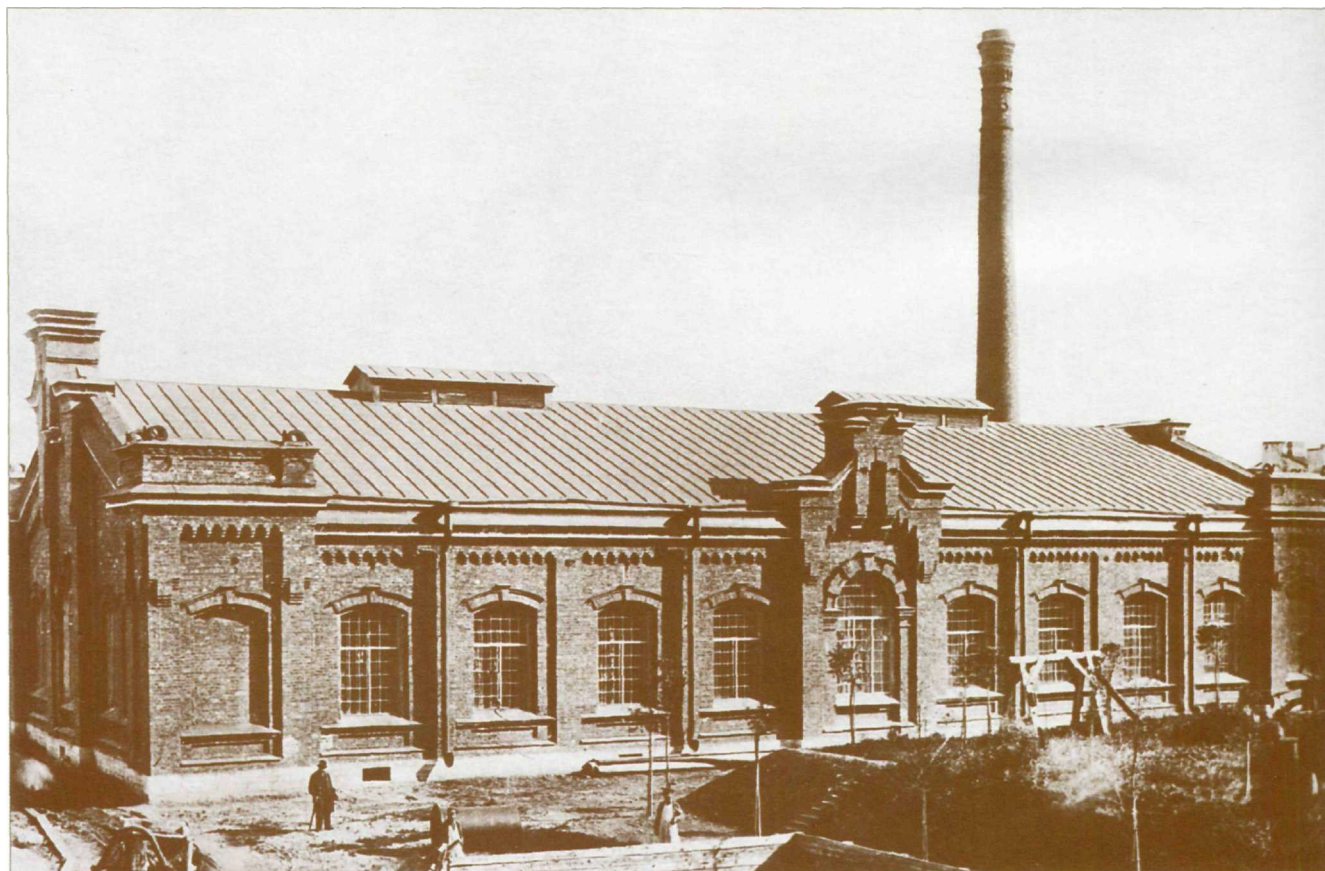
ГЛАВНАЯ СТАНЦИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИХ ГОРОДСКИХ ВОДОПРОВОДОВ

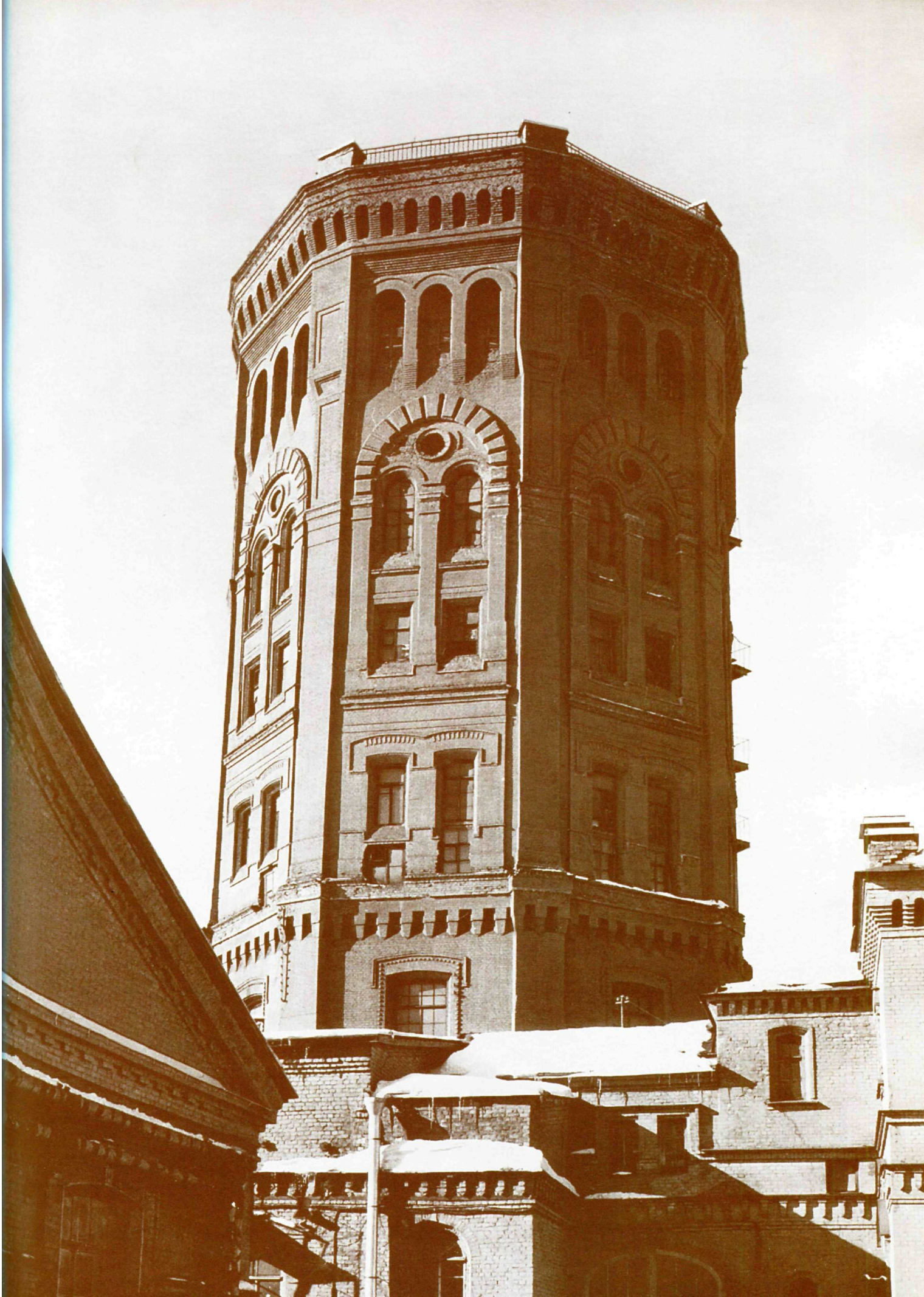
ФГУП «ВОДОКАНАЛ»



В излучине Невы, на фоне живописного садово-паркового ландшафта, напротив выдающегося памятника классицизма Таврического дворца, неподалеку от другого не менее значительного архитектурного шедевра — Смольного собора, расположился этот важнейший для жизнеобеспечения города комплекс инженерных сооружений городского водопровода. Водонапорная башня, здания фильтров, насосных и машинных отделений, служебные постройки возводились на протяжении второй половины XIX века в присущем тому времени «кирпичном стиле». Единая стилистика обусловила цельность восприятия этого комплекса, сооружавшегося на протяжении нескольких десятилетий разными авторами на стольобширной территории (свыше 40 га). В его строительстве принимали участие такие известные архитекторы, как И.А. Мерц, Р.Р. Генрихсен и П.Ю. Сюзор, Э.Г. Шуберский, В.Г. Липский.

• *Машинное отделение*



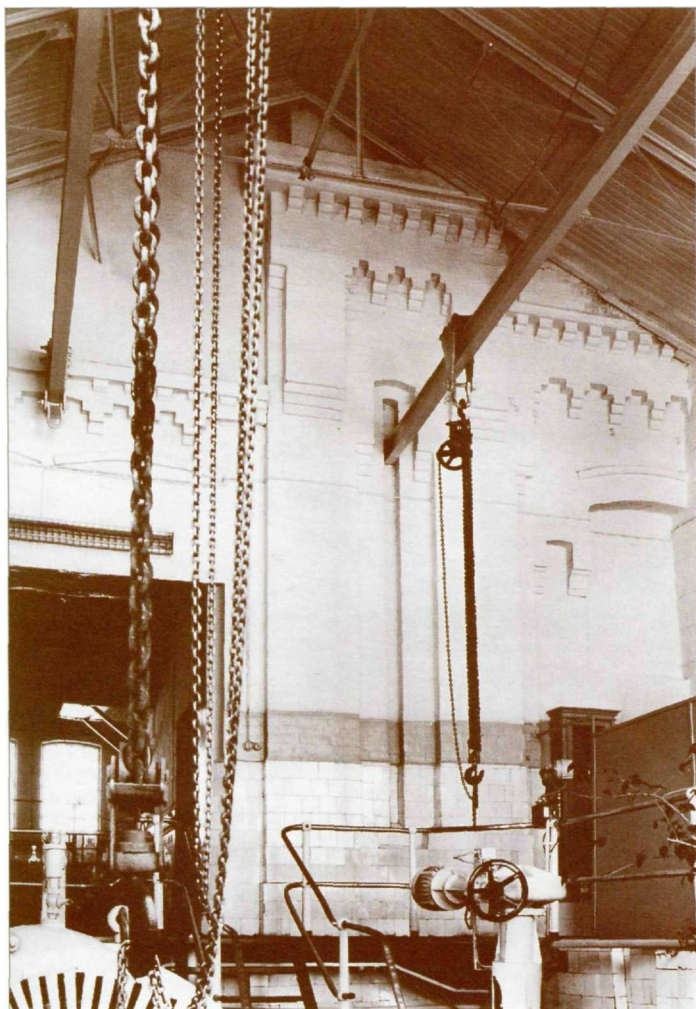


В 1858 году по указу Александра II территория парка перед Таврическим дворцом вместе с каналами и пристанью была передана Акционерному обществу С.-Петербургских водопроводов, устав которого был утвержден в том же году. После сооружения в 1860—1863 годах в центре отведенного владения водонапорной башни население левобережной части города смогло пользоваться центральным водоснабжением. В 1891 году станция была выкуплена государством и перешла в ведение городских властей. Строительство и усовершенствование комплекса проводилось вплоть до 1917 года, когда он перешел в ведение Управления городских водопроводов Петроградского губернского отдела Коммунального хозяйства. В 1928—1932 годах были построены новые фильтры. В послевоенные годы, особенно в 1960—1970-е годы, велись интенсивные работы по реконструкции и усовершенствованию комплекса, не прекращающиеся и в наши дни. Ремонтируются сооружения фильтров и служебные здания, отреставрирована и перенесена на угол Шпалерной улицы и Водопроводного переулка часовня, наполнена новым функциональным содержанием главная водонапорная башня, эффектно подсвеченная в вечернее время.

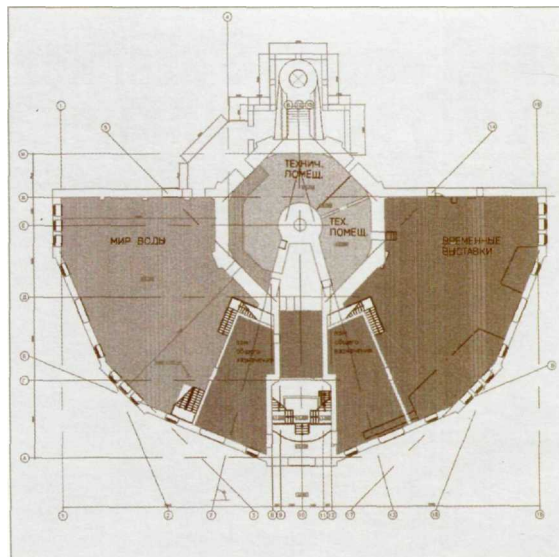
Восьмигранная водонапорная башня высотой около 50 м является композиционной доминантой комплекса. Стилизованная в формах романской архитектуры, она напоминает средневековый донжон. Монументальный объем, выразительный силуэт, насыщенная пластика краснокирпичных стен подчеркивают ее значимость в панораме Невы. Весьма спорное расположение башни в

- *Водонапорная башня.
Фото начала XX века*





Интерьер машинного отделения •



• План водонапорной башни

панораме Невы, контрастирующее со Смольным собором и Таврическим дворцом, долгие годы создавало угрозу ее существованию. Многие считают башню диссонирующим элементом неевского пейзажа, градостроительной ошибкой, поскольку она закрывает вид с Невы на Таврический дворец. К водопроводной станции прилегает большой свободный участок в излучине Невы, поэтому предложение о перебазировании станции связано с градостроительной концепцией преобразования всей прилегающей территории. Архитектурное руководство города давно разрабатывает проекты переноса станции и размещения здесь жилья или административных зданий. В частности, проект 1995 года предусматривал создание на месте станции жилого элитного квартала со сносом большинства кирпичных сооружений. Но при этом водонапорная башня оставалась и служила для размещения различных кафе и видовой площадки. Однако перенос водопроводной станции очень сложен и дорог. Ситуация усугубляется проблемой с грунтами, которые пронизаны множеством труб и других устройств, что осложняет новое строительство и освоение подземного пространства. Можно сказать, что это тот редкий случай, когда именно функциональная целесообразность побудила оставить в неприкосновенности утилитарный комплекс. Почти полтора столетия старейшая водопроводная станция снабжает водой всю основную (левобережную) территорию города. Ее постройки представляют собой уникальный пример экспозиции «кирпичного стиля» в парковом окружении и состоят на государственном учете. Отреставрированная и подсвеченная в вечернее время башня является показательным примером возрождения старых утилитарных построек в нашем городе.

ТОВАРИЩЕСТВО НЕВСКОЙ БУМАГОПРЯДИЛЬНОЙ МАНУФАКТУРЫ

ПРЯДИЛЬНО-НИТОЧНЫЙ КОМБИНАТ ИМЕНИ СМ. КИРОВА

Из всех предприятий, расположенных по берегам Невы, эта мануфактура занимает самое видное место. Многоплановая композиция фабричного комплекса разветвляется и фронтально вдоль набережной, и в глубину квартала. Над протяженными зданиями взметнулись дымовые трубы, похожие на гигантские колонны.

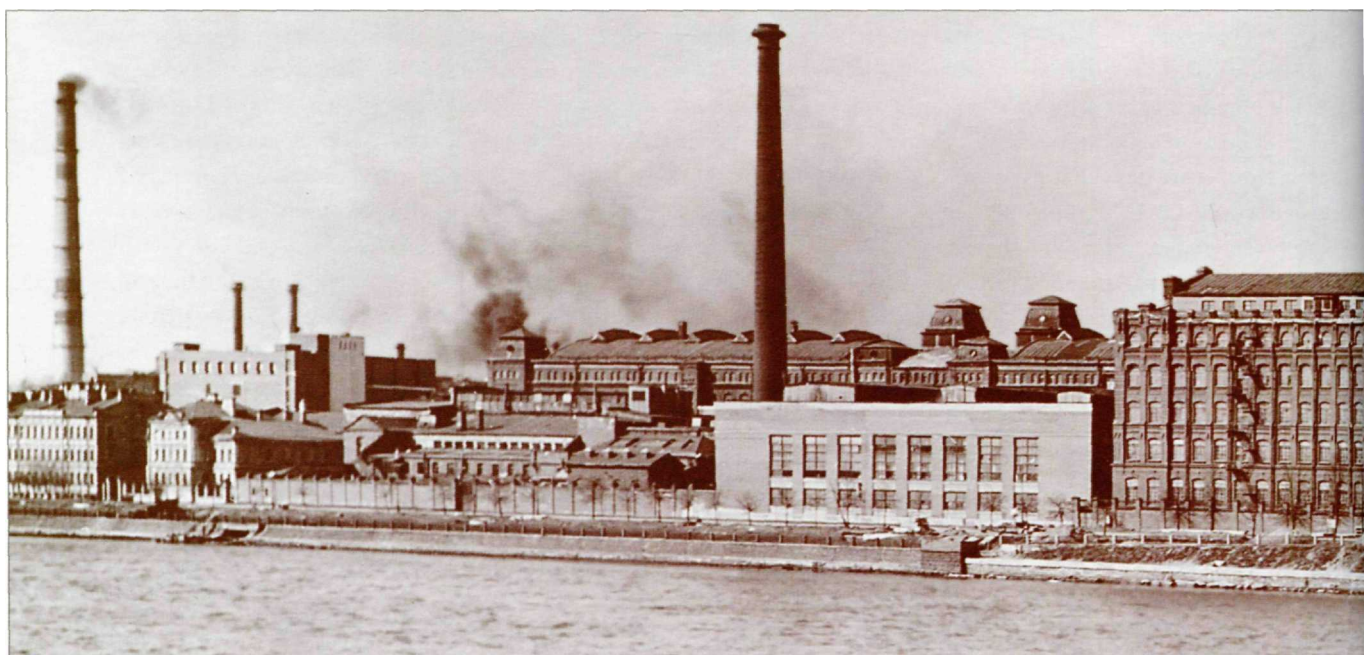
В перспективе Невы эти краснокирпичные громады сочетаются с ажурными фермами Большеохтинского моста и силуэтом Смольного монастыря, образуя неповторимую по зрелищности картину.

История предприятия восходит к началу XIX века, когда в столице, раньше, чем в других городах России, стали строиться первые многоэтажные здания бумагопрядильных фабрик, ознаменовавшие начало индустриализации страны. Банкир барон Людвиг Штиглиц основал Невскую мануфактуру в 1833 году. Это было одно из многочисленных предприятий знаменитого промышленника, владельца нескольких фабрик в Петербурге и Нарве, одного из учредителей российского железнодорожного и пароходного сообщения.

Первое здание фабрики, построенное по проекту архитектора Н.Я. Анисимова в 1833—1834 годах, сгорело, но на его месте и вокруг в пределах квартала за несколько десятилетий выросли корпуса быстро развивавшейся фабрики. После смерти барона предприятие перешло к его сыну Александру, а позднее — к приемной дочери последнего Надежде Михайловне Половцовой. В этот период фабрика вошла в состав Акционерного общества Невской ниточной мануфактуры.

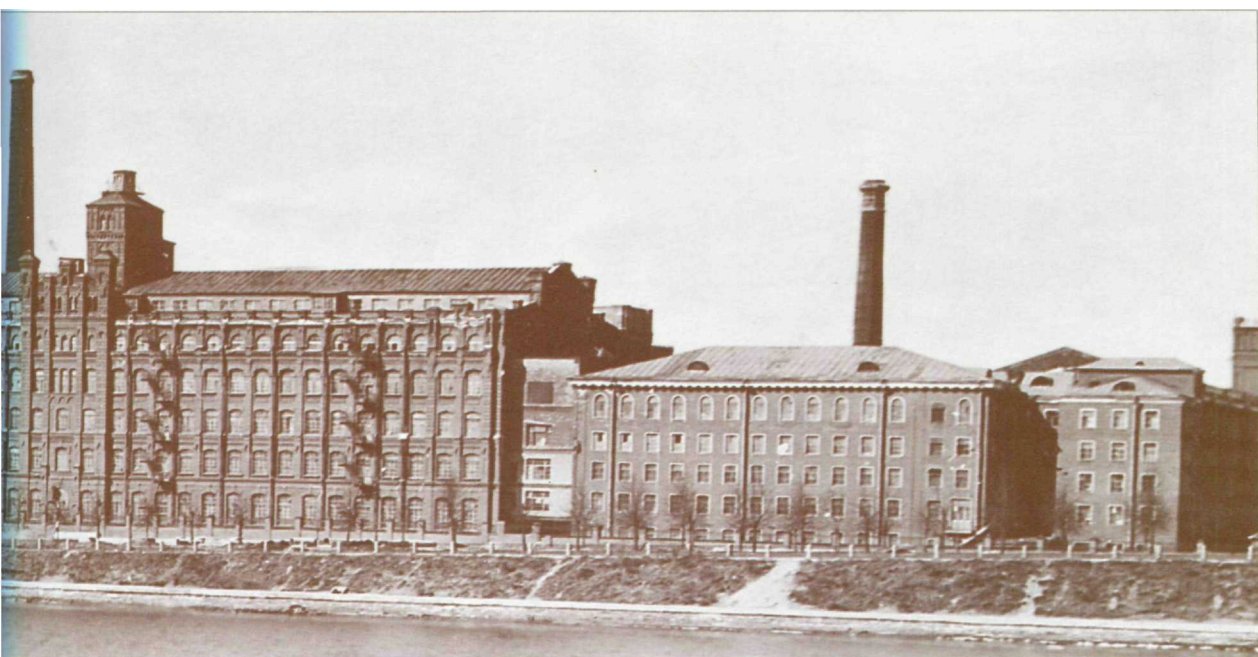
Основные многоэтажные производственные корпуса окружили заводскую территорию с трех сторон. К Неве обращен главный фасад самой поздней постройки — так называемой Второй

• Вид со стороны Невы





• Ниточная фабрика. Вид с улицы Красного текстильщика



прядильной фабрики. Она была сооружена в 1895 году по проекту архитектора Л.Л. Петерсена. Живописное завершение, богатая пластика стены, насыщенной кирпичным декором, разнообразные по величине и очертанию оконные проемы, использование в декоративных целях металлических элементов (ограждение наружных пожарных лестниц, парапеты, кронштейны) — все придает этому зданию выразительность и свидетельствует о влиянии архитектурно-художественных принципов модерна. Здание доминирует в застройке комплекса и в невской панораме. Фоном ему служит находящийся на втором плане корпус ниточной фабрики, возведенный несколько ранее по проекту архитектора П.С. Купинского в 1888 году и надстроенный в 1892 году Л.Л. Петерсеном. В архитектуре этого здания, вытянувшегося вдоль М.Болотной улицы (ныне ул. Красного Текстильщика), можно проследить черты позднего «кирпичного стиля». Некоторая сдержанность деталей фасада окупается крупными формами и выразительным силуэтом, достигнутым за счет прорисовки фланкирующих башен с шапоровым завершением. Самое утилитарное по архитектуре и скромное по градостроительной роли здание Первой прядильной фабрики построено по проекту военного инженера Л.В. Гламы в 1850-х годах. Корпус расположен торцом к Неве, перпендикулярно двум другим фабрикам. Краснокирпичные стены без декора, прямоугольные окна и простой венчающий карниз — все сближает архитектуру этого здания с первыми многоэтажными английскими фабриками эпохи промышленной революции середины XIX века.

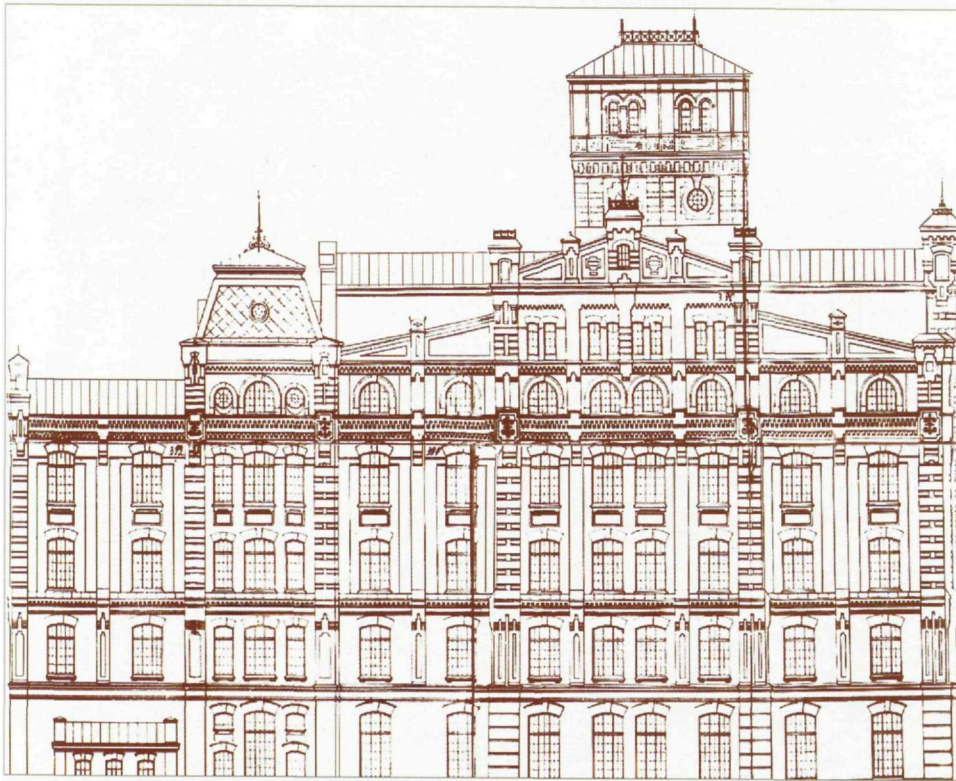
Внутри территории располагаются котельная и несколько малоэтажных производственных зданий, скрытых за громадами лицевых строений. Только три кирпичные заводские трубы, интересные по конструкции и решению их подиумов, носящие лирические названия «Вера», «Надежда», «Любовь», взметнулись из глубины заводского квартала. Дополняют общую композицию каменная ограда вдоль Синопской набережной, ограда с проходной и воротами по улице Красного Текстильщика и двухэтажное служебное здание. Все они выполнены в начале XX века в формах модерна. В этом же духе выдержано и конторское здание в квартале напротив. Неподалеку от него, ближе к Тульской улице, сохранились жилые дома рабочих и газгольдер.

Сейчас в фабричных корпусах располагается прядильно-ниточный комбинат им. С.М. Кирова. Здания состоят под государственной охраной. Однако часть помещений Первой прядильной фабрики пустует. Требуется вложение инвестиций в реконструкцию корпуса.

Выгодное местоположение и возможность выведения корпуса из производственного комплекса позволяет рассчитывать на скорейшее осуществление его перепрофилирования.

- *Панорама Невской мануфактуры.
Фото конца XIX века*





Прядильная фабрика.
Фасад. Архитектор
• Л.Л. Петерсен. 1895

Прядильная фабрика



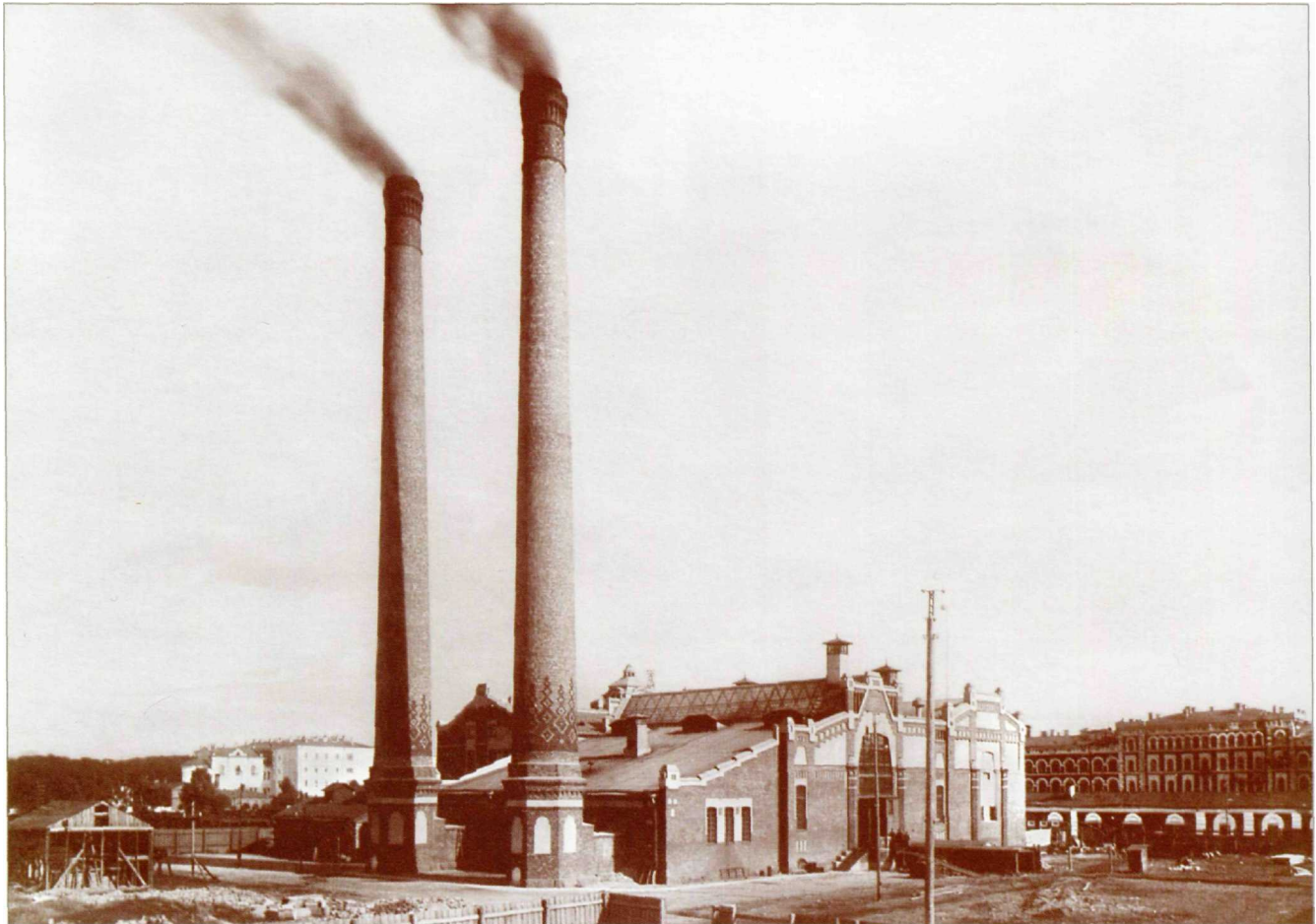
ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ГОРОДСКОГО ТРАМВАЯ

ЦКТИ ИМЕНИ ПОЛЗУНОВА

16 сентября 1907 года в Санкт-Петербурге появился новый вид общественного транспорта — городской трамвай. Для организации трамвайного движения была построена Центральная электрическая станция на Атаманской улице и пять трансформаторных подстанций для преобразования трехфазного тока в постоянный, расположенных в разных частях города (Подъячская ул., 27, 11-я Красноармейская ул., 28, Дегтярный пер., 5, наб. р.Карповки, 15, 23-я линия, 10).

Все пять зданий, возведенных архитекторами А.И. Зазерским и А.Б. Горенбергом, отмечены чистотой воплощения приемов и форм нового стиля. Одноэтажные крылья машинных залов, прорезанные огромными окнами, сблокированы с объёмами, включающими служебные и жилые помещения. Резкая асимметрия, острая игра масштаба, введение мягких криволинейных очертаний характерны для этих строго функциональных сооружений, единых по стилю и структурной организации, но различающихся по композиционным особенностям.

• *Общий вид. Фото начала XX века*







• Главный корпус. Фото начала XX века

Особо следует выделить здание Центральной электрической станции городского трамвая, построенное по проекту А.И. Зазерского совместно с Л.Б. Горенбергом (1906—1907).

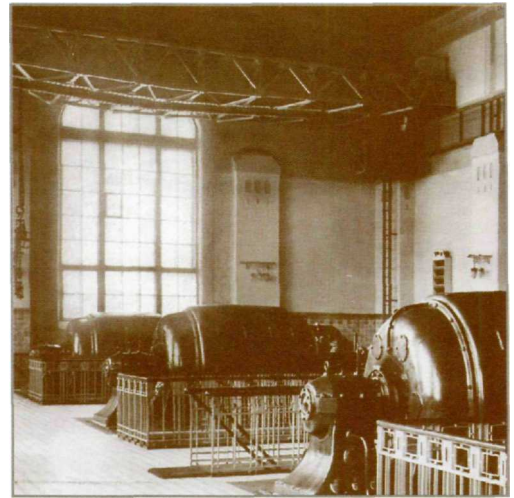
Фасад административной части станции решен репрезентативно. Живописный объем лестничной башни с «барочным» ступенчатым завершением придает зданию богатый и выразительный силуэт. Криволинейный козырек огибает башню со всех сторон и приподнят над круглыми окнами — люкарнами.

«Сецессионистский» декоративизм верхнего уровня башни несколько контрастирует с нижним ее объемом, в котором находится лестничная клетка. Однако и здесь динамику композиции выявляют вертикальные щелевидные окна, нижние уступы которых образуют восходящую косую линию, подчеркивающую подъем лестничного марша. Важным акцентом служит также парадно оформленное крыльцо с далеко вынесенным «вагнеровским» козырьком над входом. Если добавить к этому сочетание различных фактур в отделке фасада — рваного гранита в цоколе, гладкой бетонной поверхности и кирпичной кладки стен, цветовой контраст светлой штукатурки и красного облицовочного кирпича, а также ажурные кованые металлические решетки парапета кровли, то можно отнести эту часть здания к наиболее декоративно насыщенным образцам модерна.

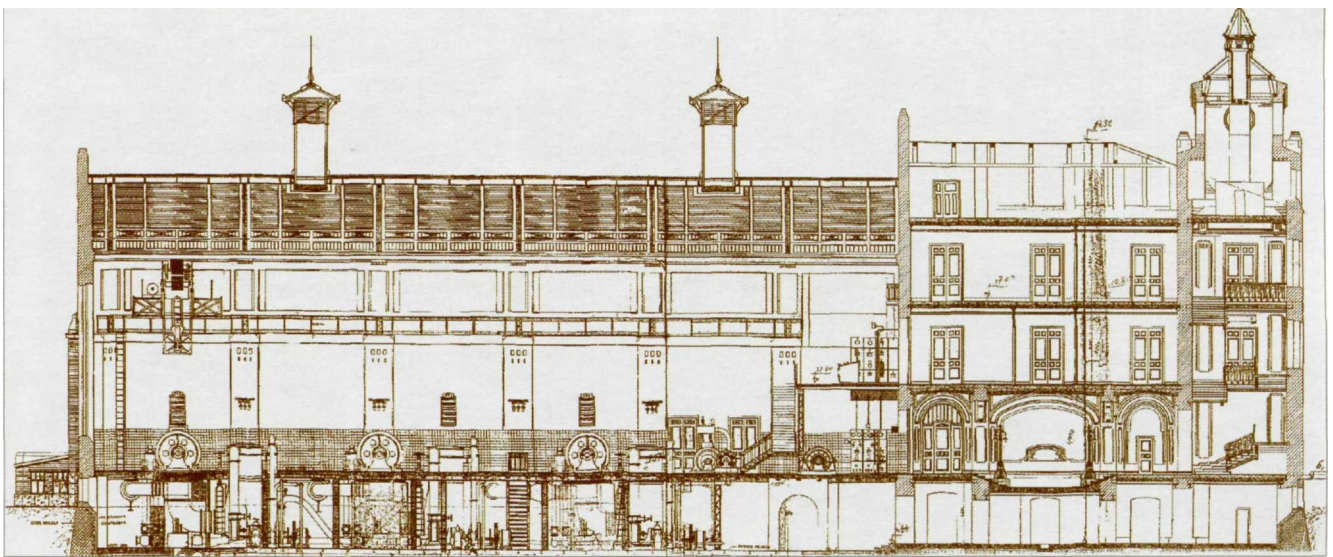
Одноэтажный протяженный объем машинного зала, примыкающий к административной части, решен в несколько ином стилистическом ключе. Пять огромных световых проемов с металлическими переплетами и зеркальными ограненными стеклами имеют шестиугольную форму с трапециевидным завершением, характерным для «северного модерна». В простенках между ними — кирпичные контрфорсы. На фасадах машинного зала сочетание фактур — красного

кирпича и светлой штукатурки выполнено наподобие фахверка. На кровле располагаются башенки вентиляционных шахт, оформленные коваными металлическими навершиями. Таким образом, более сдержанная и графичная трактовка фасадов машинного зала отличается от пластичной и репрезентативной административной части.

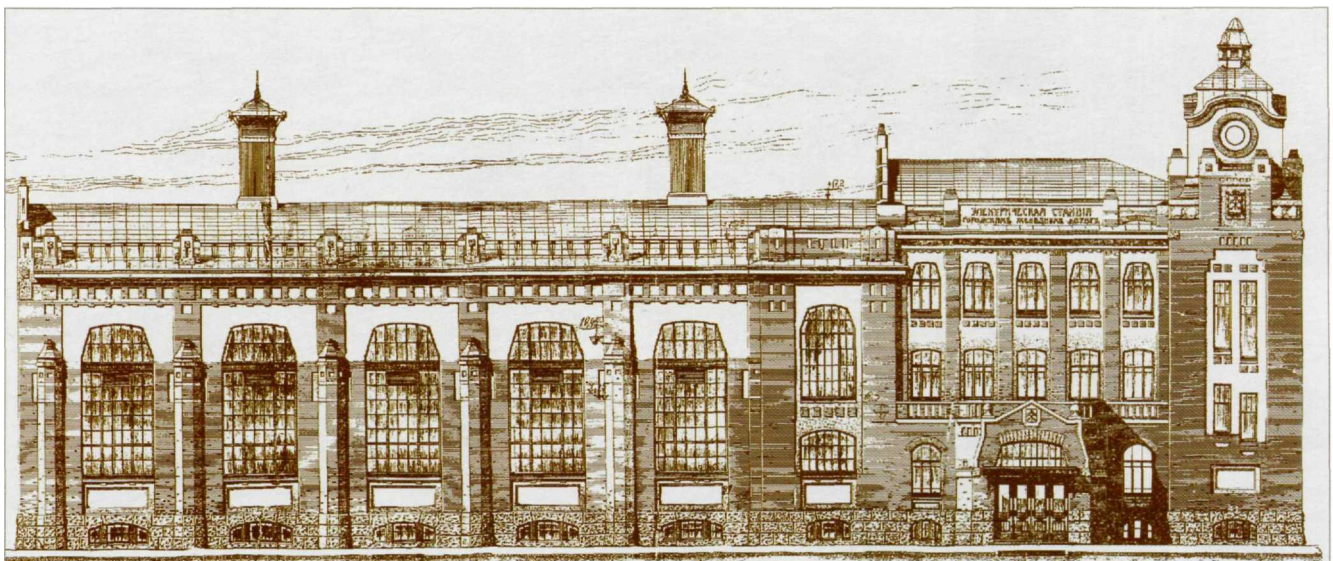
Здание Центральной электростанции используется по своему первоначальному назначению. Состоит в Списке памятников истории и культуры, охраняемых государством.



Машинный зал. Фото начала XX века



Главный корпус с машинным залом



САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ОБЩЕСТВО ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

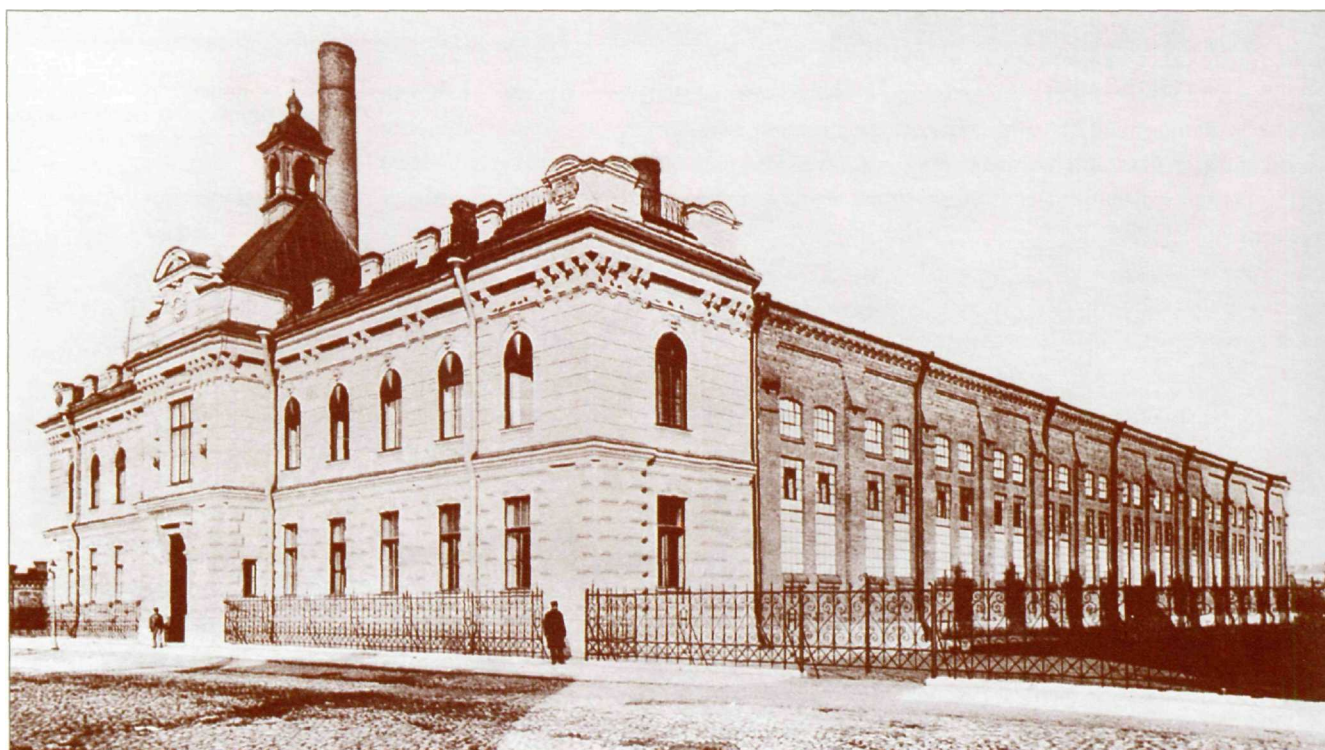
ТЭЦ № 2

История строительства первых центральных электростанций в Петербурге связана с бурным развитием электротехнической промышленности в Европе и в России. До 80-х годов XIX века в Петербурге существовало много частных электрических станций. Это были небольшие мастерские, устроенные в жилых домах, на фабриках, в магазинах, учебных заведениях. Они использовались для освещения отдельных зданий. Очень высоко оценивался технический уровень придворной «фабрики электричества», предназначавшейся непосредственно для освещения Зимнего дворца. Для нее было отведено место во втором дворе Старого Эрмитажа. В помещениях, выполненных из металлических конструкций, находились машинное отделение с паровыми котлами, паровыми машинами и локомотивами и зал динамо-машин.

Но к середине 1880-х годов уже остро чувствовалась необходимость в строительстве центральных электростанций. Только они могли обеспечить освещение улиц, мостов, трамвайное движение в городе.

В 1886 году Петербургская городская дума вынесла постановление об отводе мест для сооружения центральных электрических станций. Среди прочих фирм, предложивших свои услуги по устройству новых станций, было и Акционерное общество «Гелиос» из Кельна. 22 марта 1897 года Городская управа Санкт-Петербурга подписала с «Гелиосом» договор, а 1 апреля того же года фирма получила разрешение на строительство в Рождественской части на Новгородской улице. Это

- *Заводуправление и машинный зал.
Фото начала XX века*





• *Заводуправление*

был торгово-промышленный район Петербурга. Получив выгодный и удобный участок, обеспечивающий обилие воды, дешевизну доставки машин, строительных материалов и угля водным путем, немцы развернули бурную деятельность. В короткий срок были возведены сооружения первой очереди, и 27 апреля 1897 года электростанция дала промышленный ток, опередив станцию «Общества электрического освещения 1886 г.» на Обводном канале, вошедшую в строй годом позже.

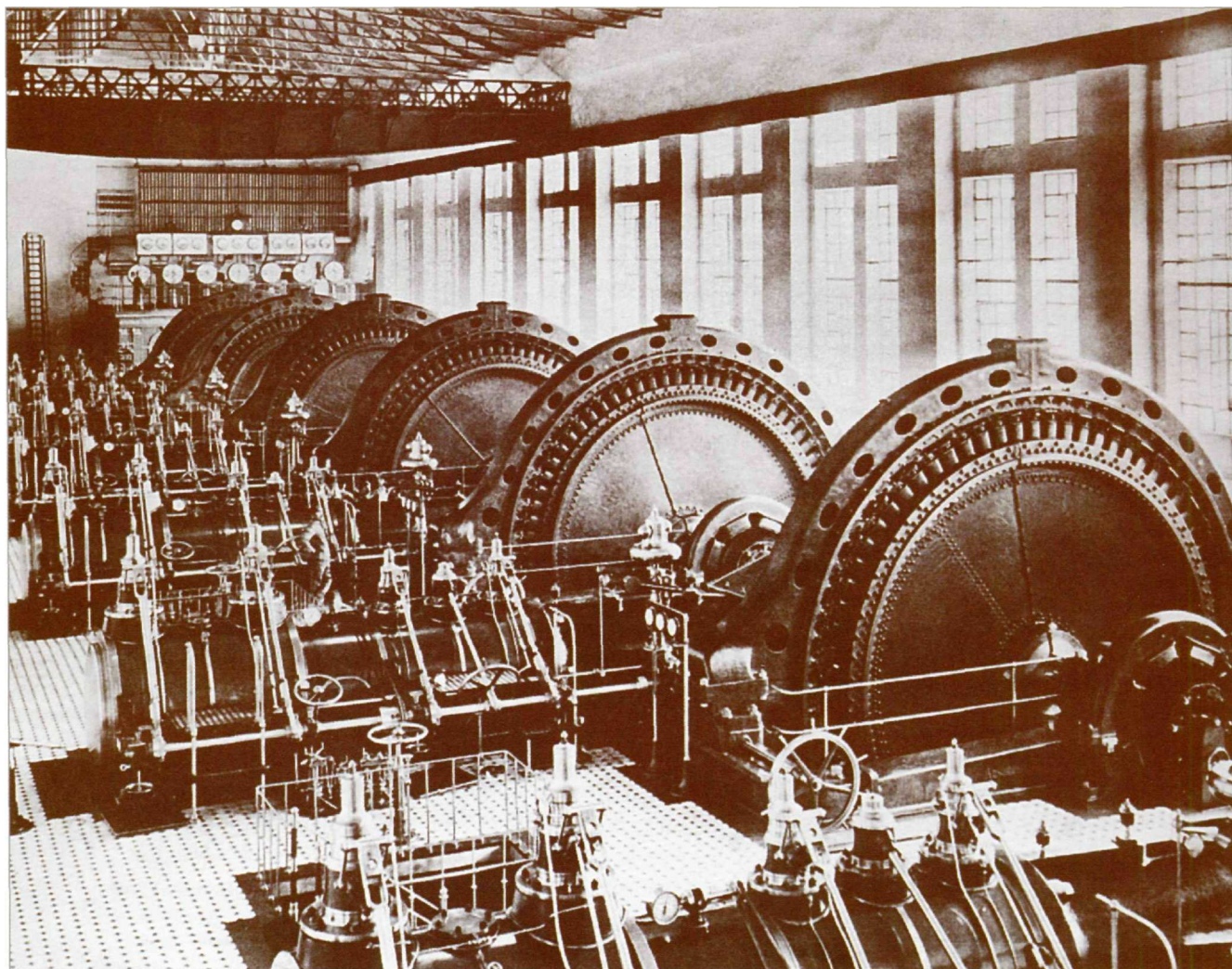
Комплекс электростанции на Новгородской улице — корпус машинного отделения и пристроенное к нему лицевое здание заводуправления — строились по проекту гражданского инженера, архитектора Общества электрических сооружений В.А. Рейса. Решение лицевого объема характерно для «классицистического» варианта поздней эклектики. Композиция строго симметрична, стены обработаны рустом. Здание и сегодня привлекает элегантными пропорциями, силуэтом, тонкой прорисовкой деталей. К узкому административному зданию со стороны участка примыкает крупный массив самой электростанции. Краснокирпичные стены, усиленные пилонами-контрфорсами, вызывают привычные образы промышленной архитектуры. Суровая простота отвечает утилитарному характеру сооружения. Рейс не пытался соединить две разные части в единое целое, он использовал прием контраста, чтобы подчеркнуть их функциональное различие.

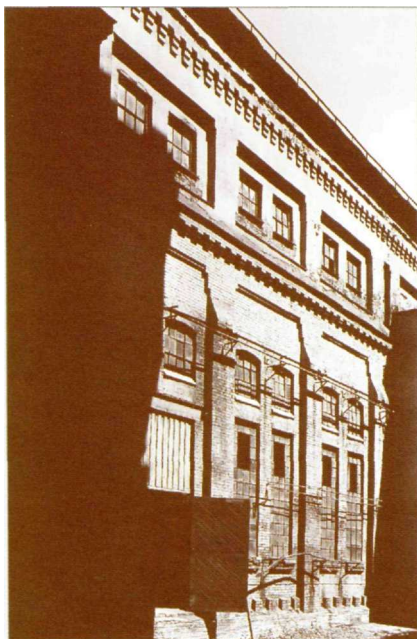
Кроме подачи электрического тока в дома, установки фонарей уличного освещения, фирма «Гелиос» осуществляла монтаж электрического оборудования для освещения крупнейшего в Петербурге магазина «Пассаж». Предприятие быстро расширяло сеть своих абонентов, стоимость его акций росла, и в 1899 году они были выгодно проданы, а фирма стала именоваться «С.-Петербургским обществом электрических сооружений».

К началу XX века центральное электроснабжение в Петербурге являлось крупной машинной отраслью. Все изменилось с началом Первой мировой войны и после революции. Оборудование для станции доставлялось из Германии, уголь из Англии. Из-за экономической блокады станция остановилась. Надо отдать должное русским инженерам, которые в труднейшие 1920-е годы перевели котлы станции на торф и своими силами модернизировали устаревшее оборудование. Среди них был, в частности, Т.Ф. Макарьев, ставший впоследствии известным профессором и преподавателем электротехники.

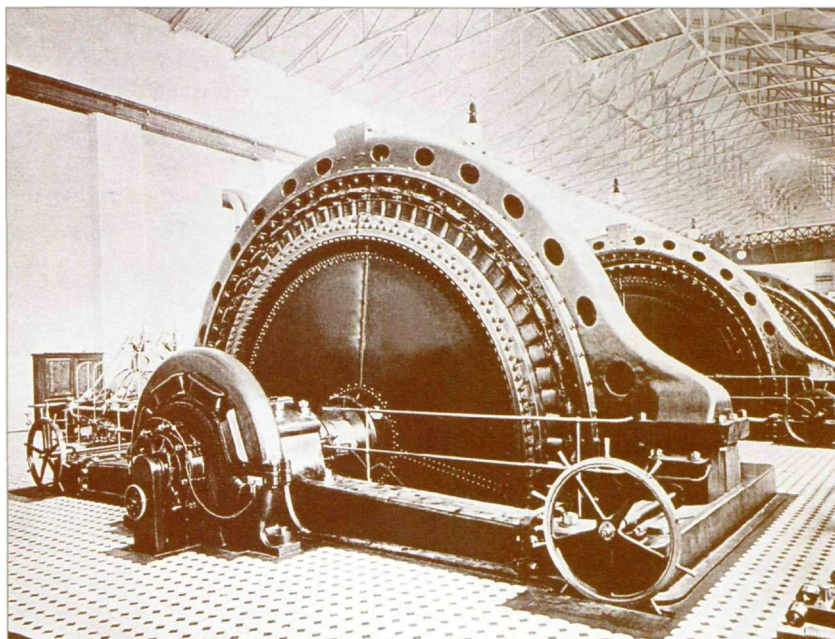
Новая жизнь станции на Новгородской улице началась во время ее реконструкции в 1930-е годы. Она должна была стать одним из важных звеньев энергосистемы Аенинграда. Расширение станции, которая к тому времени называлась «2-я ГЭС», включало замену оборудования машинного зала и строительство новой котельной по проекту известного ленинградского архитектора эпохи конструктивизма Н.А. Троцкого. Котельная является образцом чистого конструктивизма. Объем здания образован рядом открытых наклонных железобетонных рам, несущих бункера и транс-

• Машинный зал. Фото начала XX века

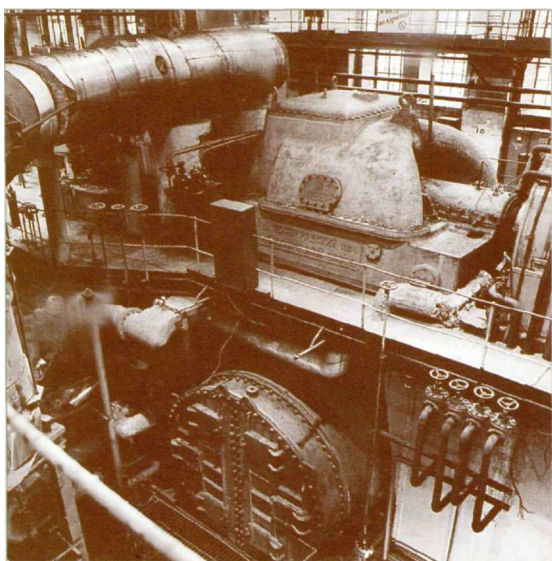




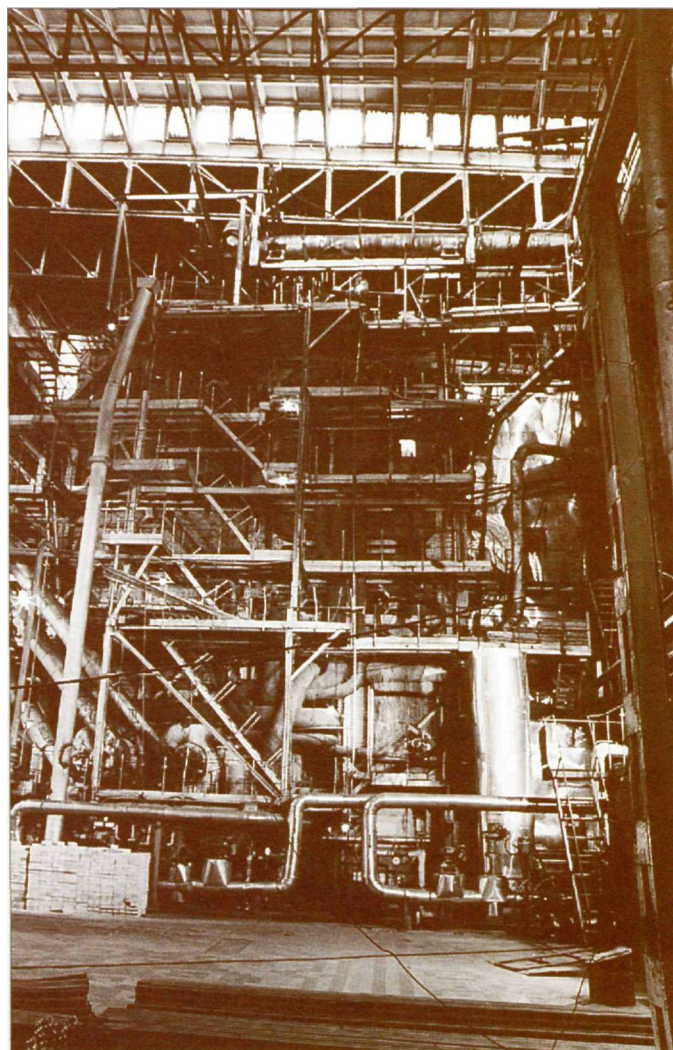
Фрагмент фасада машинного зала •



Динамо-машина. Фото начала XX века •



Турбина •



Котельная •



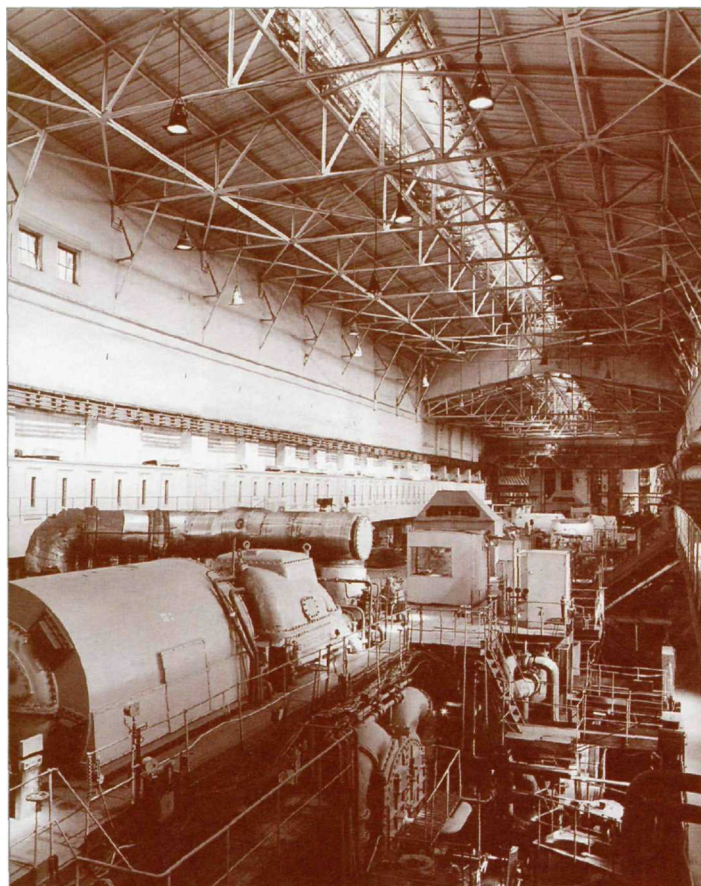
портеры. Угловая башня подчеркивает вертикальность пилонов. Корпус оформлен галереями, открытыми мостами. Возможно, при взгляде со стороны Невы здание станции несколько подавляет историческую застройку этой части города, но напоминает о строительном пафосе 30-х годов.

В послевоенное время станция неоднократно модернизировалась. В настоящее время ТЭЦ-2 продолжает работать в сложнейших условиях исторического центра города, в соответствии с новыми требованиями в области экологии.

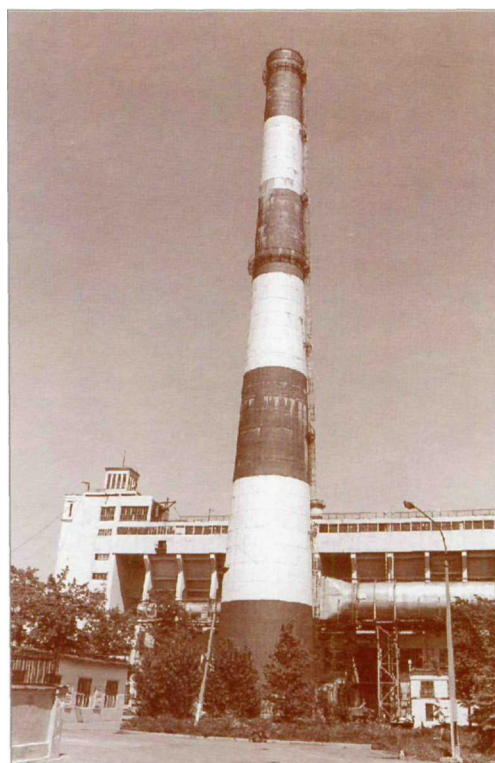
Не так давно ТЭЦ-2 отметила свой столетний юбилей — событие особенное, поскольку подобных работающих станций, построенных в России в это же время, не сохранилось. Одни были разрушены во время войны и уже не восстанавливались, другие переделаны и выполняют новые функции.

В постройках станции прослеживается вся ее история. Сохранилось административное здание, надстроенное в 30-е годы мансардой. Богатая парадная лестница, камин в здании заводоуправления напоминают о первых годах предприятия. Оборудование машинного зала, изготовленное на Металлическом заводе, в настоящее время также является памятником техники конца 20-х—30-х годов. Росписи 30-х годов в диспетчерской, здание котельной, восстановленное после бомбежек военного времени — это уже история советской промышленности, в которой электротехнике отводилась важнейшая роль.

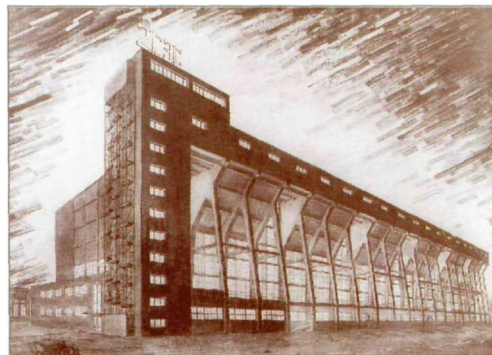
Машинный зал •



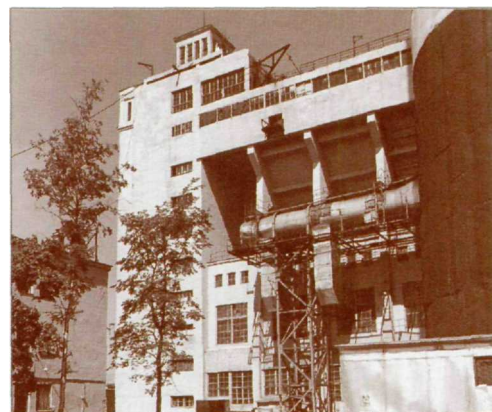
• Вид со стороны Невы



Котельная •



•
2-я ГЭС.
Архитектор Н.А. Троцкий. 1930-е



МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД «К.ЗИГЕЛЬ»

ОАО «ХРОНОТРОН»



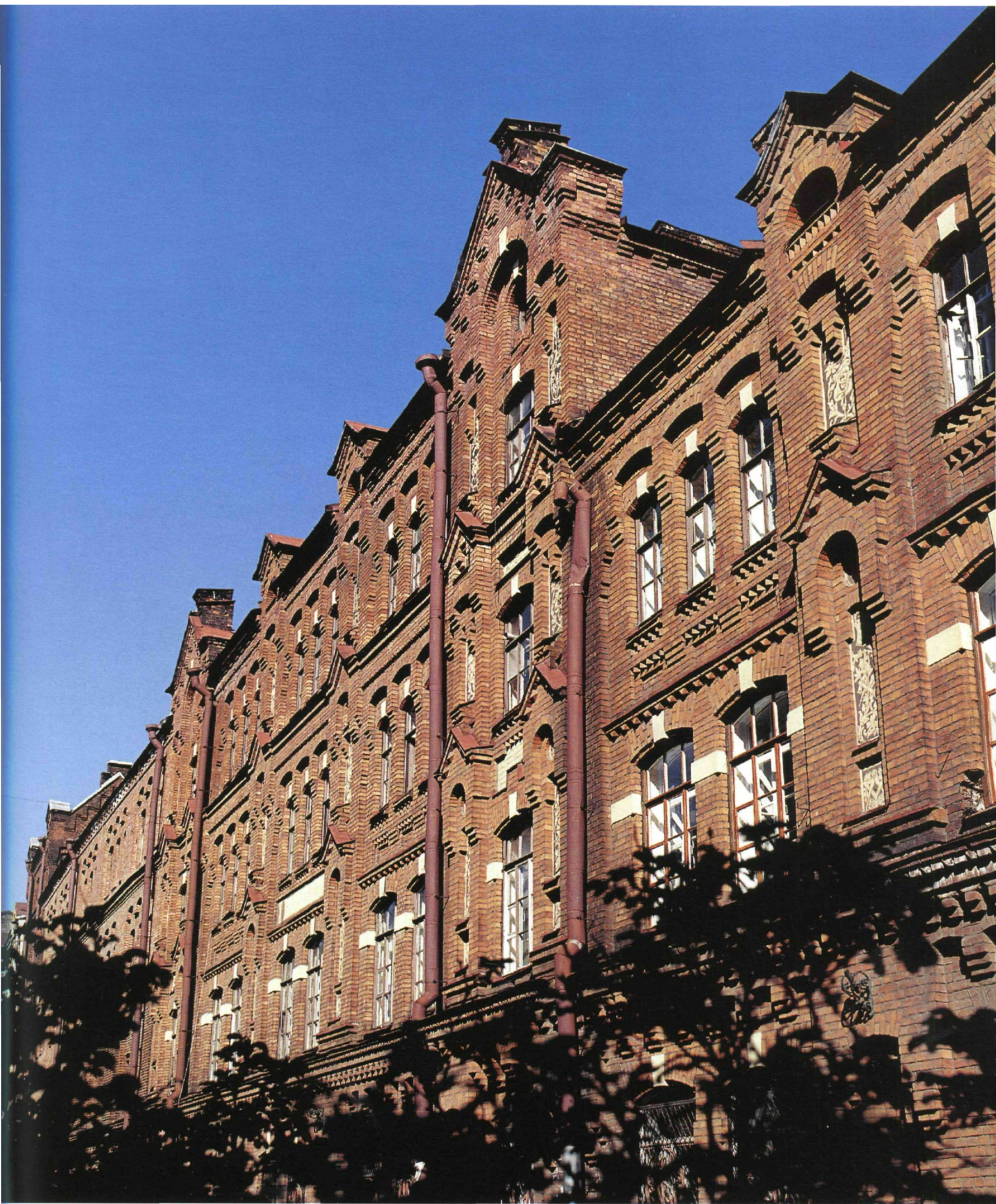
Фабрикант и инженер-механик Курт Зигель основал в 1877 году в Петербурге механический завод, поручив строительство мастерских и собственного дома в квартале между Ямской (ныне ул. Достоевского) и Николаевской (ул. Марата) известному петербургскому зодчему И.С. Китнеру. Перед архитектором стояла задача: разместить на соседних участках различные по функциям здания — жилые и производственные. Следуя законам архитектуры эклектики, он решил обе части комплекса в разной стилистической манере, проявив при этом разностороннее мастерство и чувство масштаба.

Со стороны наиболее парадной части по Николаевской улице был построен двухэтажный особняк владельца в формах французского ренессанса. Это здание имеет живописную асимметричную композицию с богатой пластической проработкой фасада. Контраст фактуры стены, разнообразие рисунка окон и металлического декора, башенка, увенчанная шатром, крутой абрис кровли, трехгранный эркер и еще множество изысканных деталей и форм украшают это небольшое, но чрезвычайно выразительное сооружение.

Производственные корпуса были вынесены архитектором на менее репрезентативную Ямскую улицу. Несмотря на такое местоположение и утилитарное назначение зданий, они проработаны с той же тщательностью и мастерством. Китнер, как наиболее последовательный представитель «кирпичного стиля», претворял приемы этого рационально технического направления на практике.

• Особняк К. Зигеля



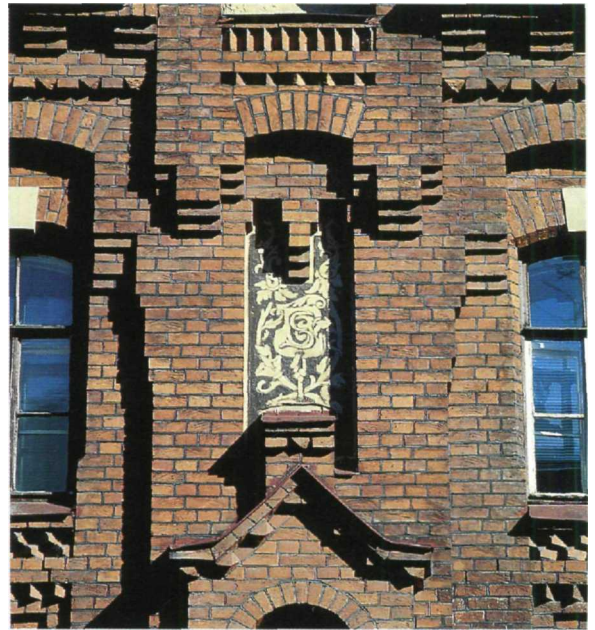
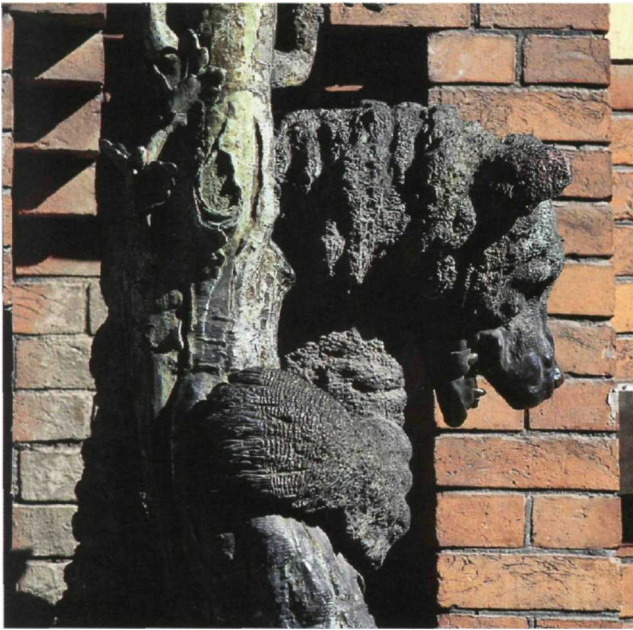


Трехэтажное здание, в котором размещались мастерские, контора и магазин, решено в лучших традициях «кирпичного стиля». Силуэт обогащен остроугольными щипцами с арочками, в которых размещены сюжеты с изображениями инструментов, монограммы владельца и растительного орнамента, выполненные в технике граффито. Мотив щипцов меньшего размера повторяется на втором и третьем этажах, создает вертикальный ритм фасада. У входа в здание — фигуры медведей, изготовленные из металла по модели скульптора А.А. Обера. Медведи обхватили стволы деревьев, увенчанные шарами-светильниками. Здание сомасштабно окружению, а благодаря насыщенному цвету и богатой пластике выделяется в окружающей жилой застройке. Весь комплекс был закончен к 1889 году. Постройка 1902 года, осуществленная по проекту архитектора Р.А. Берзена, завершила лицевую застройку комплекса. Переход от сухости «кирпичного стиля» к более обобщенной и сочной детализровке модерна прочитывается при сопоставлении фасадов соседних с заводом домов, образующих единую фронтальную композицию вдоль улицы Достоевского. Более поздний фасад Берзена выполнен в том же материале, но с укрупненной детализровкой.

Реконструированная в 1980-х годах часть комплекса, несмотря на излишнюю лапидарность, не вносит диссонанса в историческую среду, демонстрируя лишь низкое качество кирпичной кладки. Здания мастерских состоят под охраной как памятники истории и культуры местного значения. Они используются сейчас ОАО «Хронотрон» в производственных целях, но выгодное местоположение, близость к центру и компактность всего комплекса побуждают предлагать его к перепрофилированию.

• Корпуса по улице Достоевского





•
•
Фрагменты фасада производственного корпуса



ЧУГУНОЛИТЕЙНЫЙ И МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД Ф.К. САН-ГАЛЛИ

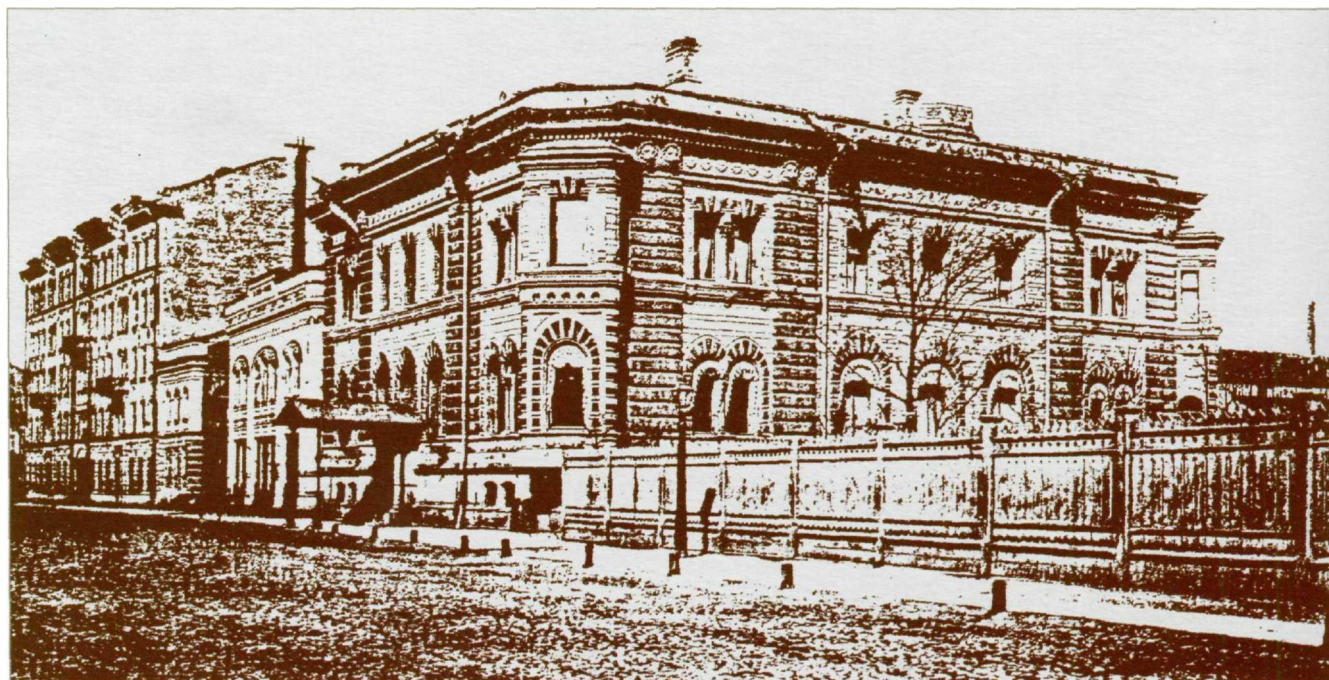
ОАО «БУММАШ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА»

Редкое петербургское предприятие находится так близко к центру города, как этот уникальный комплекс, разместившийся между Лиговским проспектом и железнодорожными путями Октябрьской железной дороги, ограниченный с севера и юга доходными домами и садом. Здания заводоуправления и конторы выходят на красную линию проспекта и образуют единый фронт с особняком, оградой сада и жилыми домами.

История предприятия начинается с 1853 года, когда Франц Карлович Сан-Галли, небогатый, но образованный выходец из Германии, купил «пустопорожние места» по набережной Лиговского канала и основал здесь кузнечную мастерскую. Место, примыкавшее к строившейся Николаевской железной дороге, и профиль предприятия, ориентированного на металлообработку, были выбраны весьма удачно и своевременно. Развитие железнодорожного строительства позволяло получать выгодные заказы, а освоению территории способствовала активная застройка набережных Литовского канала.

В течение нескольких десятилетий маленькая мастерская превратилась в процветающее предприятие. К началу XX века завод выпускал самые различные изделия — паровые машины, котлы, фонари, балконы, ограждения, решетки и т.д. Кроме частных заказов, здесь были изготовлены металлические конструкции оранжерей и павильонов, мосты и подъемные машины для Гатчины и Царского Села, паровые машины для электрического освещения Зимнего дворца и многое другое. Все металлические конструкции и декоративные элементы зданий завода изготавливались здесь же, а их было немало: конструкции особняка и зимнего сада при нем, отопительные приборы и печи, металлическая

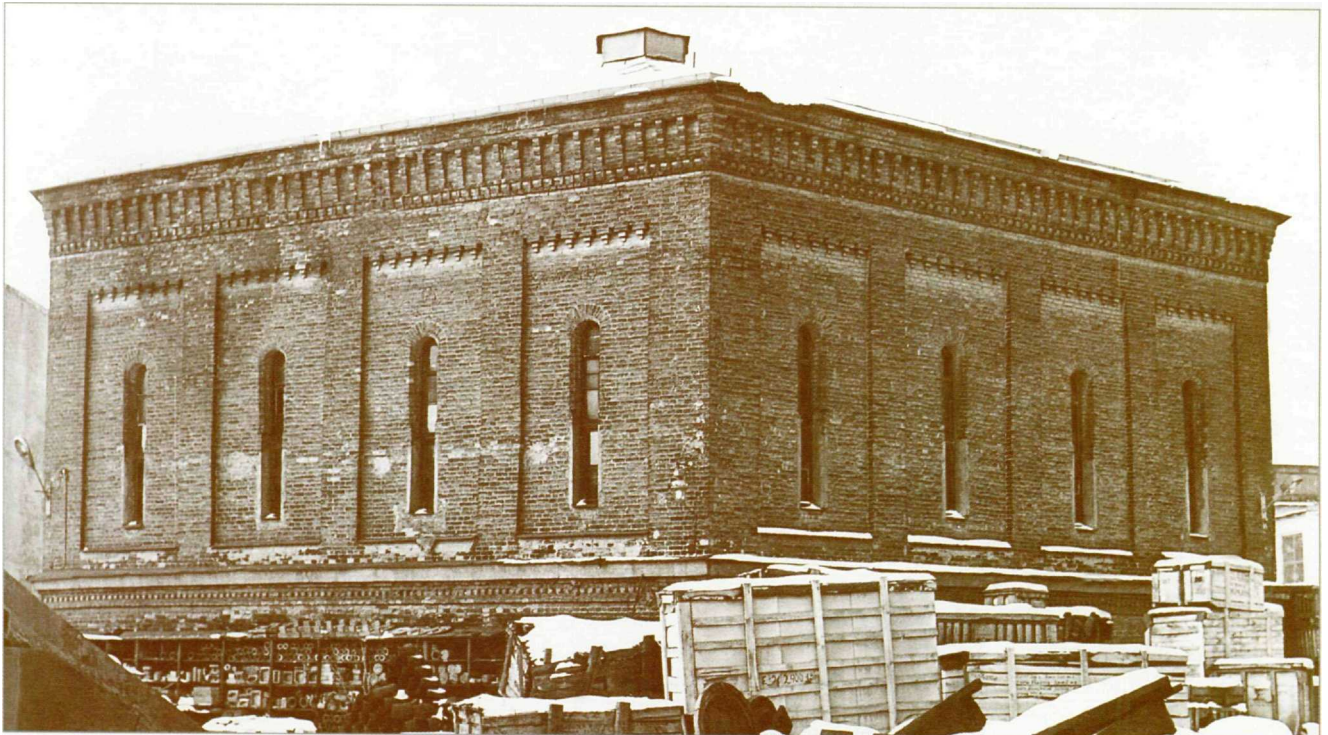
• Особняк Ф.К. Сан-Галли.
Фото конца XIX века





Особняк и заводоуправление •

• Газгольдер (модельная мастерская)





Контора

ными установками и назначением построек. В основном архитектурно-пространственная среда сложилась окончательно в 1910-е годы. В облике завода запечатлелась и личность самого владельца — Ф.К. Сан-Галли.

Его широкие и разносторонние интересы повлияли на создание гармоничной производственной и жилой среды. Помимо предпринимательской деятельности Франц Карлович много сил отдавал служению на общественном поприще: он участвовал в разработке городских и фабрично-заводских положений, неоднократно избирался в городскую думу, был членом Совета торговли и мануфактур.

Поскольку замыслы владельца воплощало несколько петербургских архитекторов, работавших в разной стилистической манере, архитектура построек представляет широкий спектр разных направлений конца XIX — начала XX века.

Выдающийся мастер эклектики К.К.Рахау построил особняк, контору, жилой дом и несколько производственных корпусов. Особняк является замечательным образцом зрелой эклектики. Фасады выдержаны в стиле флорентийского палаццо, с рустованными стенами и далеко вынесенным венчающим карнизом. Великолепие разнообразных по стилистике интерьеров, уникальные витражи, резьба, богатый металлический декор, а также оригинальное инженерное решение делают это здание одной из вершин петербургской архитектуры конца XIX века.

Здание конторы решено более лаконично — с большими прямоугольными окнами-витражами. Лишь чугунные львы у входа и простой карниз с сухариками да романские капители колонн в интерьере смягчают его утилитарность.

Так же просто выполнены фасады проходной и заводоуправления, оформившие лицевую застройку. Архитектор А.А. Докушевский придал им характер торгово-деловых зданий. Композиция главного фасада заводоуправления симметричная. Главный мотив, предвосхищающий будущий модерн — аркада. Три большие трехцентровые арки, обрамленные архивольтами, заключают внутри себя зеркальные окна-витрины.

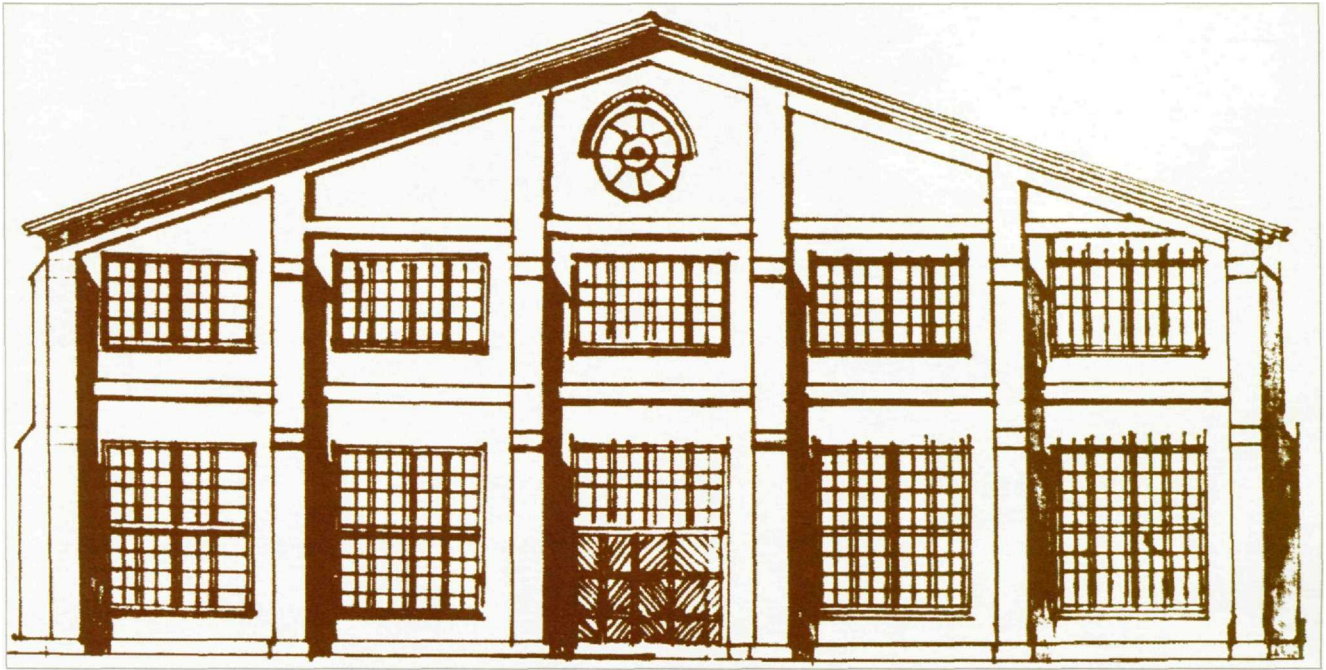
В той же манере архитектором Д.Д. Зайцевым в глубине заводской территории была построена одна из первых рабочих жилых колоний, состоящая из 18 деревянных домов со службами, ледником и небольшим садом с беседкой. Дома были выполнены в духе русской народной архитектуры, с узорочьем. Комплекс имел водопровод и газовое освещение.

ограда со скульптурами, чугунные львы у конторы владельца, козырек, флагштоки и великолепная ограда сада. В 1882 году за свои фабричные изделия фирма получила Государственный герб.

История застройки владений Сан-Галли в некотором плане характерна для петербургского промышленного строительства, но имеет и свои особенности, заключающиеся в многоэтапности строительства и участии в нем целой плеяды архитекторов. В 1860—1880-е годы здесь работали Н.А. Газельмейер, И.И. Горностаев, А.А. Докушевский, Д.Д. Зайцев, К.К. Рахау и К.Ф. Фейерейзен. В 1890—1910-е годы строительство продолжили Г.Г. Гансон, В.Р. Курзанов, Ф.К. Миритц, К.Г. Резцов. Каждый из архитекторов решал творческие задачи по-своему в соответствии со временем, собственными установками и назначением построек.



Контора



Производственный корпус. •
Архитектор К. Ф. Фейерейзен. 1890-е

Вход в контору •



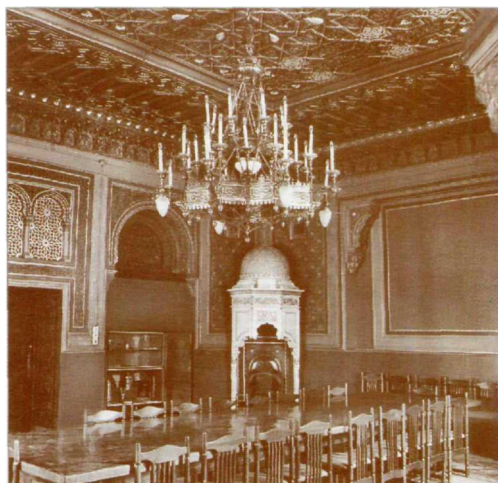


К сожалению, большая часть этого замечательного городка не сохранилась, остались лишь каменные здания училища и служб. Не дошли до нас в первоначальном виде и производственные корпуса, построенные по проекту архитектора К.Ф. Фейерейзена в характере рациональной архитектуры, предвосхищающей будущий конструктивизм. После 1917 года большинство корпусов было перестроено, часть снесена.

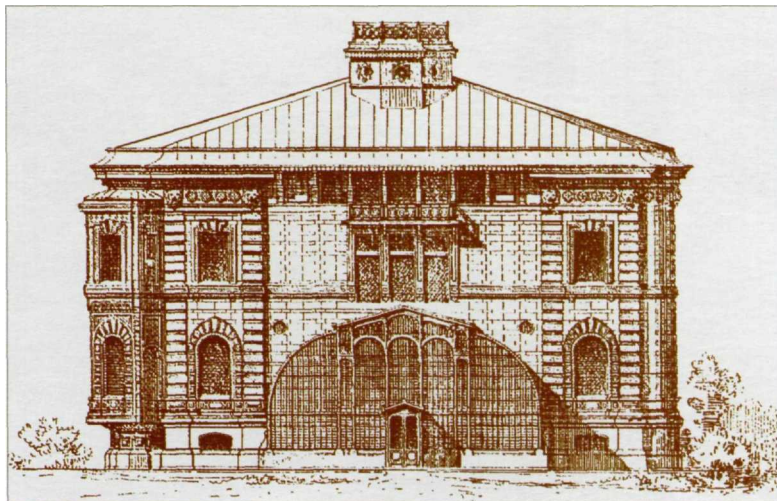
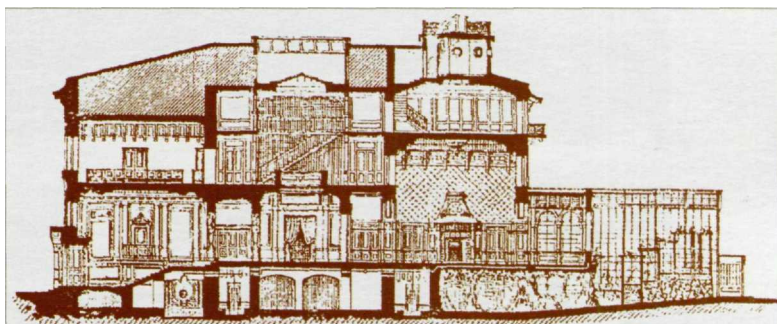
После революции завод переименовали в чугунолитейный и механический завод «Кооператор», а с 1950 года он стал называться заводом бумагоделательного оборудования имени Второй пятилетки. Сейчас он преобразован в ОАО «Буммаш Санкт-Петербурга». Предприятие является банкротом.

Современное состояние построек трудно назвать удовлетворительным. Многие строения в предаварийном состоянии. В лучшем положении здания, расположенные вблизи Аиговского проспекта, — особняк, заводоуправление, контора и проходная.

Под государственной охраной состоят здания особняка, проходной, заводоуправления, конторы, газгольдера, весовой и столярной мастерских, а также сад с оградой. Все они требуют реставрационных и восстановительных работ. Остальная часть построек может и должна быть преобразована и приспособлена под непромышленную функцию: например, в качестве торгово-складского, культурно-развлекательного, выставочного или спортивного комплекса. Расположение предприятия недалеко от Невского проспекта и Московского вокзала крайне выгодно, обширная территория позади лицевых корпусов предоставляет широкие возможности для преобразования. При этом желательно воссоздать утраченную планировку сада с главной аллеей, планировкой городка (а возможно, и самих домов), фонтан, беседку, то есть те элементы, которые помогут напомнить об ушедшей в прошлое истории этого некогда замечательного завода.



Столовая в особняке



Особняк.
Архитектор К.К. Раху. 1869-1872

ХЛЕБОЗАВОД ИМЕНИ 10-ЛЕТИЯ ОКТЯБРЯ

МЕХАНИЧЕСКИЙ ХЛЕБОЗАВОД ЛСПО



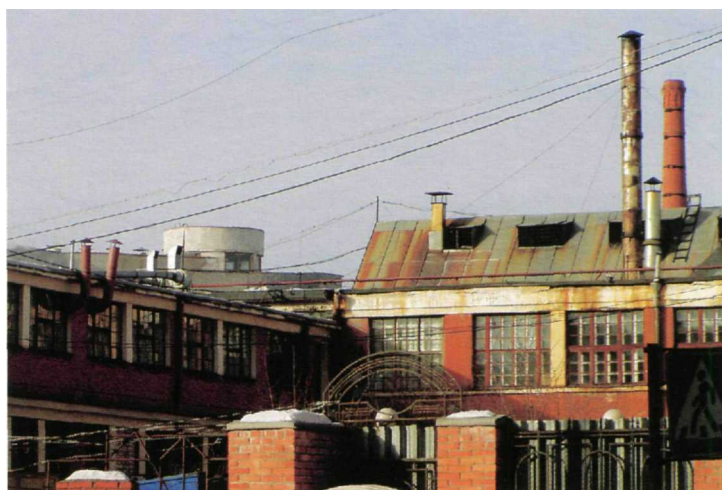
Комплекс построек хлебозавода расположен неподалеку от Невы и обращен главным фасадом на Херсонскую улицу. Удачное местоположение в непосредственной близости от Александро-Невской лавры и оригинальное композиционно-технологическое решение делает этот вполне достойный образец конструктивизма весьма интересным в историко-архитектурном отношении.

Первоначальный замысел механического хлебозавода, так необходимого городу, предполагал и высокохудожественное воплощение. С этой целью в 1926 году был объявлен конкурс на лучшую архитектурную идею. В его жюри вошли такие выдающиеся мастера архитектуры, как О.Р. Мунц, А.А. Оль и А.И. Вексель. Завод должен был стать образцом передовой технологии, служить школой и опытной лабораторией. Основой технологического процесса выпечки и отгрузки хлеба стал принцип максимальной механизации, где «применению перста рабочего должен быть положен конец раз и навсегда».

Результаты конкурса, признанные «выдающимися по качеству и богатству мыслей», продемонстрировали преобладающее влияние школы конструктивизма. Однако, несмотря на столь высокую оценку, ни один из проектов не был полностью принят к осуществлению. Ближе всех к реализации оказался проект архитекторов мастерской А.С. Никольского — лидера ленинградского конструктивизма.

- *Главный производственный корпус*





По окончании конкурса его материалы решили использовать, переработав их в кратчайший срок, одновременно начав строительство хлебозавода. Доработка и реализация были поручены Архитектурному бюро во главе с гражданским инженером П.Д. Бункиным. Железобетонные конструкции разрабатывались под руководством выдающегося инженера профессора П.И. Дмитриева. Стройка велась быстрыми темпами и была окончена в 1927 году.

Композиция всего комплекса определяется технологическим процессом горизонтального цикла хлебопечения; это подчеркнуто и общей архитектурно-пространственной композицией. Отдельные части, соответствующие определенному виду работы, выделены объемно и образуют четкую ритмичную структуру. Два главных корпуса в виде параллелепипедов, соединенных между собой, обращены под углом к оси Херсонской улицы. Благодаря такому расположению и сложному плану комплекса, его зрительное восприятие изменяется по мере движения. Контраст глухих краснокирпичных стен и остекленных плоскостей подчеркивают белые железобетонные перемычки. Строгую горизонталь главного фасада расчлняют выступающие из плоскости четыре квадратных световых эркера.

В современном виде хлебозавод является примером использования зданий по первоначальному назначению и содержания их в удовлетворительном состоянии. Произведенная недавно удачная реконструкция освободила территорию от поздних наслоений и малоценных построек, выявила общий архитектурный замысел комплекса и «открыла» его городу.

Постройки хлебозавода — малоизвестный, но значительный пример архитектуры конструктивизма и редкий пример промышленного зодчества 1920-х годов. Они рекомендованы к включению в Список памятников истории и культуры, подлежащих охране.



3

1

2

5

4

ЕКАТЕРИНОВКА

БАЛТИЙСКАЯ

ФРУНЗЕНСКАЯ

МОСКОВСКИЕ ВОРОТА

Этот район включает в себя Васильевский остров, самый большой из петербургских островов, занимающий ключевые позиции в дельте Невы, и остров Декабристов (б. о. Голодай). Задуманный изначально как общегородской центр, Васильевский остров приобрел со временем совсем иные функции. И промышленность сыграла в этом не последнюю роль.

Процесс концентрации предприятий начался здесь еще в XVIII веке при выведении промышленности из городского центра, осуществляемом Комиссией каменного строения Петербурга и Москвы. Сюда были переведены, «дабы не сорили воду в городе», кожевенные, красильные, белильные фабрики с наиболее вредным производством. Многие из них «суть каменные и весьма великие и заведены большой рукой». Постепенно фабрики и заводы разрастались, их границы смыкались друг с другом.

К началу XX века, сформировалась уникальная индустриальная среда, образованная улицами, сплошь застроенными промышленными зданиями и пересеченными путепроводами и эстакадами, с редкими вкраплениями особняков владельцев.

В основном промышленные предприятия сосредоточились в юго-западной части района, в так называемых Чекушах, на Голодае, вдоль реки Смоленки и Малого проспекта. В отличие от других районов, где предприятия были ориентированы преимущественно на водные пространства, василеостровские фабрики и заводы обращены внутрь, на улицу, образуя сплошной фронт разнокалиберных построек.

На юго-западе разместились кожевенные заводы — Брусницыных и Владимирский, а также Балтийский судостроительный, электростроительный Сименс-Шуккерт и Соединительные кабельные заводы.

Крупный промышленный узел сложился и вдоль реки Смоленки и Малого проспекта. Здесь разместились подковный и трубочный заводы, писчебумажная фабрика Печаткина. Явную промышленную ориентацию получил остров Голодай, где находились канатная, кожевенная, ткацко-красильная и бумажная фабрики.

В центре Васильевского острова до сих пор существует множество небольших предприятий: мебельные, типографские, музыкальных инструментов и другие. Среди них наиболее значителен по размерам и выразителен по архитектуре комплекс табачной фабрики «Лаферм». Его лицевые корпуса, обращенные на Средний проспект и 9-ю линию, являются великолепными примерами модерна в петербургском промышленном зодчестве.

Идеи освоения промышленных территорий Васильевского острова посещали зодчих еще в эпоху классицизма. Великим архитектором того времени Василием Баженовым был предложен грандиозный градостроительный проект, касающийся устройства Галерной гавани как величественного ансамбля — морских ворот России. Подобные же идеи выдвигал и другой великий зодчий Адриан Захаров. К сожалению, ни один из этих двух замечательных проектов, способных украсить город, не был воплощен в жизнь.

Задача создания «морских ворот» города, появившаяся еще в эпоху классицизма, остается актуальной и в наши дни. Одним из путей ее решения стали попытки репрофилировать предприятия, расположенные вблизи от побережья. Здания Северной ткацкой мануфактуры, табачной фабрики «Лаферм» преобразуются в коммерческий центр. Предлагавшаяся в начале 1900-х годов концепция преобразования Балтийского судостроительного завода в выставочно-гостиничный комплекс, не получила развития, хотя местоположение завода и характер сохранившихся на его территории исторических сооружений дают к этому все основания. В настоящее время завод работает, выполняет российские и зарубежные заказы, поэтому говорить о его реконструкции в ближайшем будущем преждевременно.

1. Товарищество фабрик табачных изделий «Лаферм»
2. Завод «Красный гвоздильщик»
3. Санкт-Петербургский трубочный завод
4. Балтийский судостроительный завод
5. Кожевенный завод Брусницыных

ТОВАРИЩЕСТВО ФАБРИК ТАБАЧНЫХ ИЗДЕЛИЙ «ЛАФЕРМ»

КОММЕРЧЕСКО-ДЕЛОВОЙ ЦЕНТР



Табачная фабрика «Ааферм» была основана в Петербурге в 1852 году австрийским поданным, купцом 2-й гильдии бароном Гупманом де Бальбеллом. Производство развивалось успешно, продукция отличалась высоким качеством, и в 1868 году предприятие получило звание Поставщика двора Его Императорского Величества.

В 1870 году оно было преобразовано в паевое товарищество и стало первой в мире фирмой по производству сигарет. Товарищество имело четыре специализированных магазина в Петербурге и один в Москве.

С самого основания фабрика находилась в центре Васильевского острова, на углу 9-й линии и Среднего проспекта. Это определило характер фабричных зданий, которые формируют застройку близлежащего квартала. На участке фабрики, ограниченном плотной жилой застройкой, расположены производственные и конторские корпуса. Два первых лицевых здания, в которых расположилось предприятие, были построены в первой четверти XIX века. В период создания фабрики в табачной отрасли использовался в основном ручной труд, поэтому под производство можно было приспособить обычные помещения. Во дворе располагались складские постройки, не сохранившиеся до наших дней. По мере расширения дела здания надстраивались и в 1890-е года были окончательно перестроены архитектором гО.гО. Бенуа. В этом виде они сохранились до сих пор.

Наиболее интересны два многопролетных шестизэтажных корпуса табачной фабрики «Лаферм», которые и теперь выделяются в застройке 9-й линии и Среднего проспекта. Они были построены в 1911 и в 1913 годах по проектам архитектора Р.И. Кригера. К этому времени на предприятии было занято 1500 рабочих. Частично механизированное производство требовало больших освещенных помещений. В журнале «Зодчий» за 1915 год А. Степанов так писал о промышленной архитектуре:

• *Общий вид. Фото 1930 года*



«Само здание фабрики есть оболочка движения. Здесь архитектура своим ускоренным ритмом характеризует кипящую этим движением внутренность промышленного сооружения». Прием ритмичности четко выражен в решении лицевых фасадов фабрики. Оба выполнены в стиле модерн. В отделке фасадов использовано сочетание лицевого кирпича, штукатурки и натурального камня. Крупные витражные окна четырех верхних этажей выявляют характер производственных зданий. Там расположены большие цеха с железобетонными колоннами. Здания завершены криволинейными мансардными и аттиковыми окнами, которые выделяют силуэты этих корпусов в застройке улицы. В 1916 году эти здания были отмечены журналом «Зодчий» как наиболее интересные промышленные постройки Петербурга того времени.

Дворовые шестиэтажные производственные флигели фабрики образуют плотную застройку, разделенную внутренними дворами. Их фасады, выполненные из кирпича, без отделки, отвечают утилитарному назначению зданий.

После революции в 1923 году фабрика получила имя М.С. Урицкого. В 1939 году к лицевому корпусу по 9-й линии было пристроено еще одно производственное здание. Оно представляет несомненный интерес в архитектурном отношении. Его фасад решен в формах, типичных для конца 30-х годов XX века, но не противоречит характеру исторической застройки улицы.

В советский период продукция 1-й Аенинградской табачной фабрики им. Урицкого была известна всей стране. Знаменитые папиросы «Беломорканал» пользовались особым спросом. С 1970-х годов предприятие вошло в Ленинградское производственное объединение табачной промышленности.

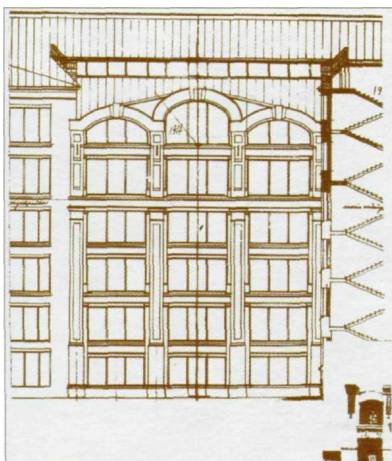
В начале 1990-х годов фабрика была преобразована в российско-американское акционерное общество «Р. Дж. Р. Петро». Этот период совпал с выводом табачного производства из центральных районов города. В настоящее время ООО «Редженси Пропертиес» полностью перепрофилировало табачную фабрику «Лаферм» под торговый центр. Это один из лучших примеров нового функционального использования производственных зданий. Исторические фасады отремонтированы, новые входы в здания устроены очень деликатно. Этот торговый центр стал одним из любимых мест посещения горожан.

Под охраной государства, как интересные образцы промышленных зданий в рядовой городской застройке, находятся два корпуса Р.И. Кригера и корпус, построенный в 1930-е годы.



Здание по 9-й линии •

•Производственное здание.
Архитектор Р.И. Кригер. 1913 •



ЗАВОД «КРАСНЫЙ ГВОЗДИЛЬЩИК»

АО «СТАЛЕПРОКАТНЫЙ ЗАВОД»



Это предприятие расположено в одном из старейших петербургских промышленных районов на юго-западе Васильевского острова. Здесь, при стоке вод в Финский залив, еще в XVIII веке выросли многочисленные белильные, красильные, кожевенные и прочие заводы, которые было запрещено строить в центральных частях города и в верхнем течении Невы.

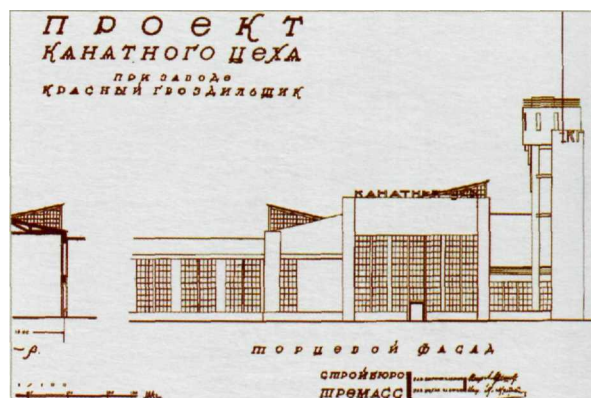
Чугунолитейный и бронзовый завод Ф. Шопена, основанный в 1857 году, органично вписался в окружающую застройку, упрочив ее индустриальный характер. Первые каменные производственные здания построены в 1850-е годы по проекту французского архитектора Ф. Дезире. Несколько раз завод переходил к разным владельцам, менялось название и назначение зданий. Однако наиболее кардинальные изменения производственной среды произошли в конце XIX — начале XX веков, когда предприятие вошло в состав Общества железопрокатного и проволочного завода. В этот период было построено несколько производственных зданий в «кирпичном стиле» по проектам архитекторов П.В. Алиша, П.К. Бергштрессера, Н.М. Проскурнина.

В 1921 году завод переименовали в «Красный гвоздильщик», и за годы первой пятилетки он был значительно реконструирован: сооружены новые здания цехов — прокатного, сталепроволочного, канатного, а также электростанция.

Ярким примером конструктивизма является водонапорная башня канатного цеха, построенная на заводе в 1930—1931 годах по проекту Якова Чернихова. Активный силуэт сооружения эффектно воспринимается в перспективе улицы. Динамичная композиция построена на остром контрасте легкой вертикали водонапорной башни и протяженного здания канатного цеха. Архитектор, художник и теоретик, Черников снискал международную известность как автор блестящих архитектурных фантазий, в которых воплотились творческие принципы авангарда и пафос машинных форм. В обнаженной конструкции полностью выявлены и реализованы формообразующие возможности железобетона. Узкий высокий ствол возносит вверх объем водонапорного бака, скругленный выступ которого опирается на тонкие столбы. Резкое столкновение жестких прямолинейных и плавных криволинейных форм усиливает пластическую экспрессию лаконичной композиции.

Водонапорная башня — памятник промышленного зодчества и архитектуры конструктивизма — состоит под государственной охраной. Объединение «Сталепрокатный завод», в чьем ведении находится эта замечательная постройка, не в состоянии распорядиться ею должным образом. Канатный цех перестроен, а сама башня бездействует, железобетонные конструкции «стареют». Сооружение имеет самостоятельный выход в город и может использоваться в общегородских целях, — скажем, для устройства небольшого коммерческо-выставочного центра. Инсталляции и другие акции современного искусства с подсветкой сооружения могли бы оживить окружающую среду и связать башню с расположенным неподалеку выставочным комплексом Ленэкспо и Морским вокзалом.

Канатный цех.
Архитектор Я.Г. Черников. 1930





САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТРУБОЧНЫЙ ЗАВОД

ГПО «ЗАВОД ИМЕНИ М.И. КАЛИНИНА»

Трубочный завод был основан 20 июня 1869 года. Поражение России в Крымской войне 1853—1856 годов показало экономическую и военную отсталость страны. Необходимо было перевооружить русскую армию. К развитию этой отрасли военного производства привлекались русские ученые — артиллеристы и металлурги. Вновь созданное Васильевское отделение разместили в винном городке на острове Голодае. До сих пор на территории завода сохранилось правое крыло старого корпуса винного городка, выходящее лицевым фасадом на Малую Неву. Здание построено в классицистических формах, предположительно архитектором Луиджи Руска.

В приказе Главного Артиллерийского Управления России 1869 года говорилось:

«Васильевский винный городок предназначен под временное помещение заведения для приготовления патронов». Меньше чем через год на заводе уже изготавливались ежедневно более 600 тысяч патронов из русской латуни. Производство быстро развивалось. В 1892 году Васильевское отделение было преобразовано в Трубочно-инструментальный завод, который с 1900 года стал называться Трубочным. В то время это был единственный в России завод, производивший для сухопутной и морской артиллерии все виды трубок, взрывателей, капсюльных втулок и электрозапалов. Кроме того, здесь изготавливали береговые дальномеры, крепостные прицелы, квадранты и высокого качества латунное, алюминиевое и чугунное литье для заводов артиллерийского ведомства в Туле, Подольске, Сестрорецке, Ижевске.

Для совершенствования выпускаемой продукции на заводе с самого основания существовали лаборатории и опытные мастерские, где работали талантливые военные инженеры. Сложное производство требовало высокой квалификации рабочих и технических специалистов. После революции многие из них наладили и возглавили такие же заводы в других городах России.

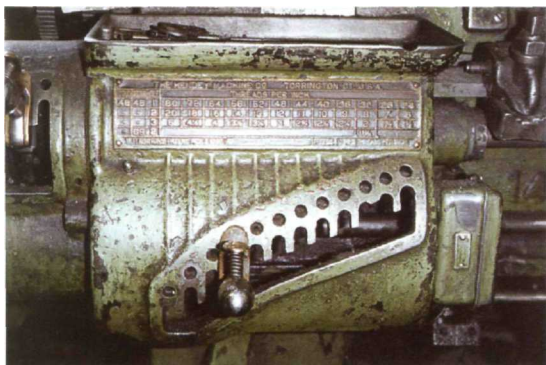
С октября 1922 года завод носит имя М.И. Калинина. В одном из цехов на особом постаменте стоит станок, на котором работал Калинин.

В довоенное время на предприятии осваивались все новые виды продукции. Например, здесь стали изготавливать автосвечи, прежде закупавшиеся за границей. На протяжении всей своей истории завод являлся главной базой для отработки конструкций и технологии производства новых видов изделий.

• Корпуса по Уральской улице



Во время войны основное оборудование и состав работающих на заводе были эвакуированы в Казань и Саратов. Несмотря на это, оставшиеся на заводе специалисты в короткие сроки освоили производство реактивных снарядов для легендарных «Катюш». В период ленинградской блокады, работая только в светлое время суток, без энергии и пара, при минусовой температуре, завод продолжал выпускать боеприпасы. После войны заводское производство продолжало развиваться, модернизировалось оборудование. Здесь производили ус-



•Токарный станок «Хендей».
Германия. 1920-е

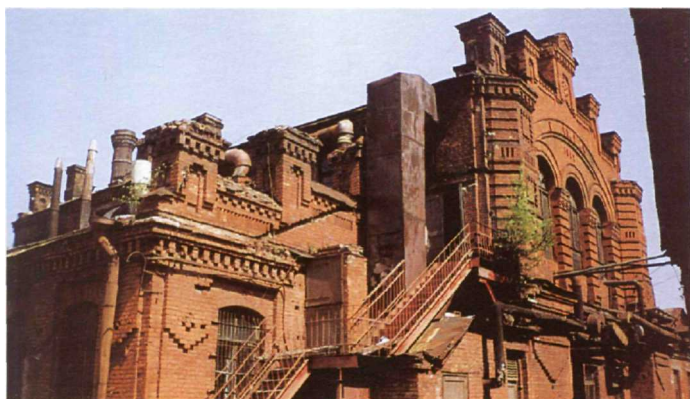
тройства фотонной техники, применяемые на космических кораблях, сложнейшие электронные приборы. Кроме военных заказов, осваивались другие виды изделий. Завод занимал видное место среди предприятий города, славился специалистами высокой квалификации.

В настоящее время предприятие переживает трудности, связанные с конверсией основной продукции. Необходимо глубокое перепрофилирование производства. Высокий технический уровень завода позволяет освоить изготовление сложной медицинской техники, электронного оборудования, различных электроприборов.

На протяжении XX века предприятие расширялось, строились новые цеха. Но историческим сердцем завода до сих пор остаются краснокирпичные постройки на участке бывшего винного городка. Кроме сохранившегося старого корпуса Л. Руска, переделанного внутри под цеха (конец XIX в.), на территории современного предприятия существует целый комплекс зданий, построенных уже специально для Трубочного завода (1870—1917 годы). Над постройками работали петербургские архитекторы Р.Р. фон Генрихсен и А.Д. Шиллинг. Здания выполнены в «кирпичном стиле» и создают единую производственную среду. Среди них особо выделяется меднолитейная мастерская, построенная в 1882 году по проекту Р.Р. фон Генрихсена. Центральный портал мастерской с тремя арочными витражными окнами, имеющий насыщенную кирпичную отделку, выглядит необычайно нарядно и производит впечатление романтической средневековой постройки.

Заводские исторические здания формируют не только характер Уральской улицы, но и панораму набережной Малой Невы. Издалека видны старые дымовые трубы, изящный силуэт водонапорной башенки, порталы производственных цехов. Кроме сохранившихся построек, уникальным индустриальным наследием является технический парк завода. Сохранилось свыше двухсот машин, станков, прессов, изготовленных в период с 1914 до начала 1940-х годов. Если будет создан музей техники, которого так недостает Петербургу, то они могли бы составить ценную часть его экспозиции. А сегодня с интереснейшей историей Трубочного завода, развитием инженерной и технической мысли в морской и сухопутной артиллерии можно познакомиться в заводском музее.

Производственный корпус •



БАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

ОАО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД»



• Кожевенная линия.
Фото начала XX века

Балтийский завод находится в устье Невы, на юго-западной оконечности Васильевского острова, между Косой линией и набережной. Его высокие портовые краны, силуэты строящихся кораблей вместе с эллингами и плавающими доками завода «Новое Адмиралтейство», находящегося напротив Балтийского завода через Большую Неву, составляют своеобразные пропилеи города и напоминают об одном из главных направлений промышленности Петербурга — судостроении.

Балтийский судостроительный завод моложе Нового Адмиралтейства почти на 150 лет. Он зародился в 1856 году, в части города, носившей название Чекуши, где издавна находились промышленные предприятия — кожевенные заводы, мелкие мастерские, склады.

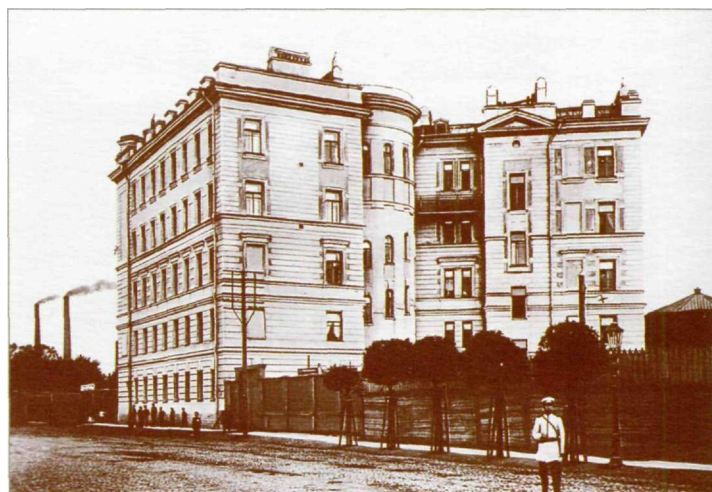
Вначале это был частный прокатно-литейный, механический и судостроительный завод, основанный англичанами Макферсоном и Карром на месте бывшей мануфактуры графа Ягужинского. Существовавший на участке каменный дом расширили и устроили в нем мастерские. Вскоре были построены деревянный эллинг, железопрокатная мастерская, кузница, слесарная и разбивочные плазы. Все эти сооружения предназначались для строительства маломерного флота. Они не сохранились до нашего времени.

Когда к концу XIX века предприятие перешло из собственности английской акционерной компании в ведение морского министерства, на нем уже были освоены сложные виды производства, строились крупные суда, изготавливались гребные винты, котлы, судовые механизмы. Здесь были сооружены первые русские дредноуты «Севастополь» и «Петропавловск». Именно этот период — конец XIX — начало XX века — оставил наиболее значительный след в застройке завода.

• Мастерская. Фото начала XX века



• Заводоуправление. Фото начала XX века





Сохранившиеся исторические здания, построенные преимущественно в «кирпичном» стиле, создают характерную промышленную среду. Оказавшись на заводе, попадаешь в совершенно иное пространство со своими улицами, железной дорогой, транспортерами, лестницами и переходами под стапелями. И вместе с тем характер организации заводского пространства созвучен характеру Петербурга. Поражает монументальность архитектурных форм механической и котельной мастерских. Торцевые фасады котельной мастерской, решенные в виде гигантских порталов, и продольные боковые фасады оформлены широкими арочными окнами. Благодаря большим стеклянным плоскостям в сочетании с рельефной кирпичной кладкой, гигантский объем здания, насыщенный богатой пластикой деталей, создает яркий, праздничный облик, нехарактерный для промышленного, утилитарного строения. Кроме краснокирпичных зданий, на заводе сохранились железобетонные большепролетные цеха начала XX века с новаторским по тому времени конструктивно-пространственным решением, жилой дом и школа, служебные постройки. Все это вместе создает ту неповторимую среду, где протекает жизнь завода с его особым ритмом и атмосферой.

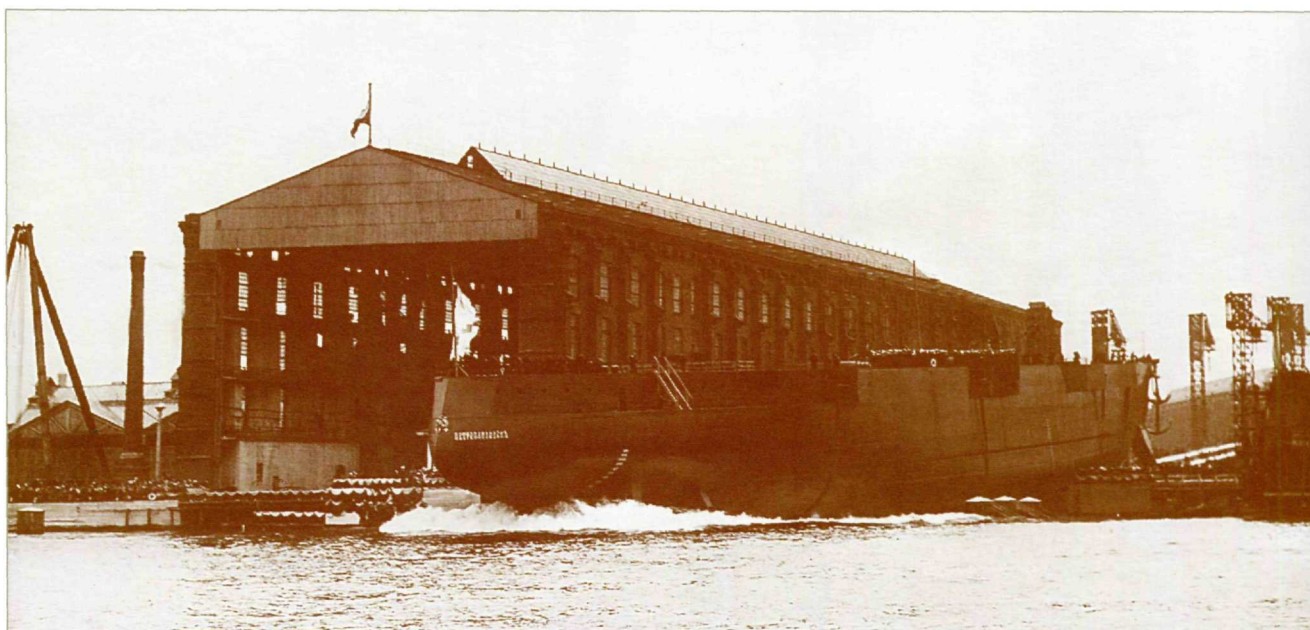
В строительстве зданий и сооружений завода принимали участие:

- 1877—1896 годы — архитектор завода А.Ю. Новицкий (1895—1896 годы — помощник архитектора П.П. Висьневский);
- 1898—1900 годы — архитектор завода П.П. Висьневский;
- 1900—1910-е годы — архитектор завода А.И. Голицынский, помощники архитектора А.Г. Эмме, П.Н. Шаховской.

Железокотельная мастерская, построенная в конце 1890-х годов по проекту П.П. Висьневского и расширенная в 1910-е годы Л.Г. Эмме и П.Н. Шаховским, включена в «Список памятников местного значения». Заводоуправление, судостроительная, механическая, трубомедницкая, лудильная, модельная мастерские, административное здание с плазом и производственный корпус также находятся под охраной государства.

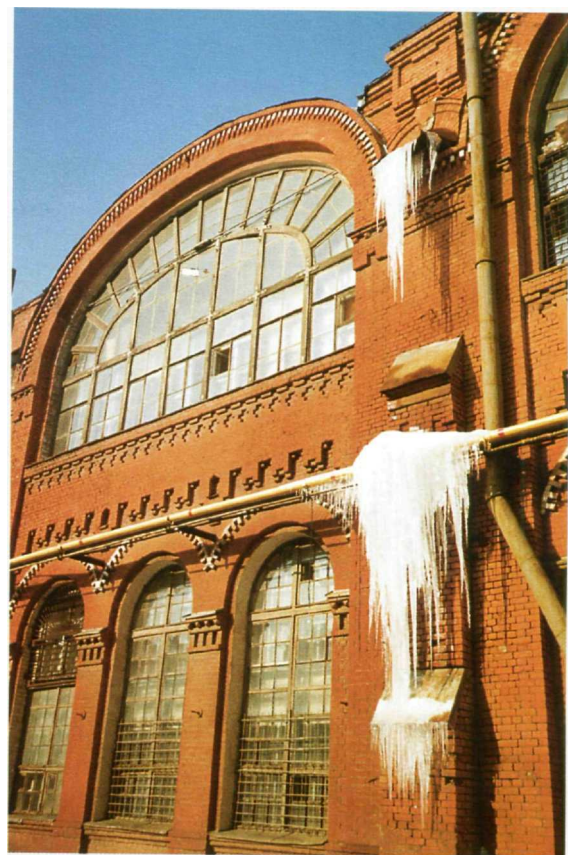
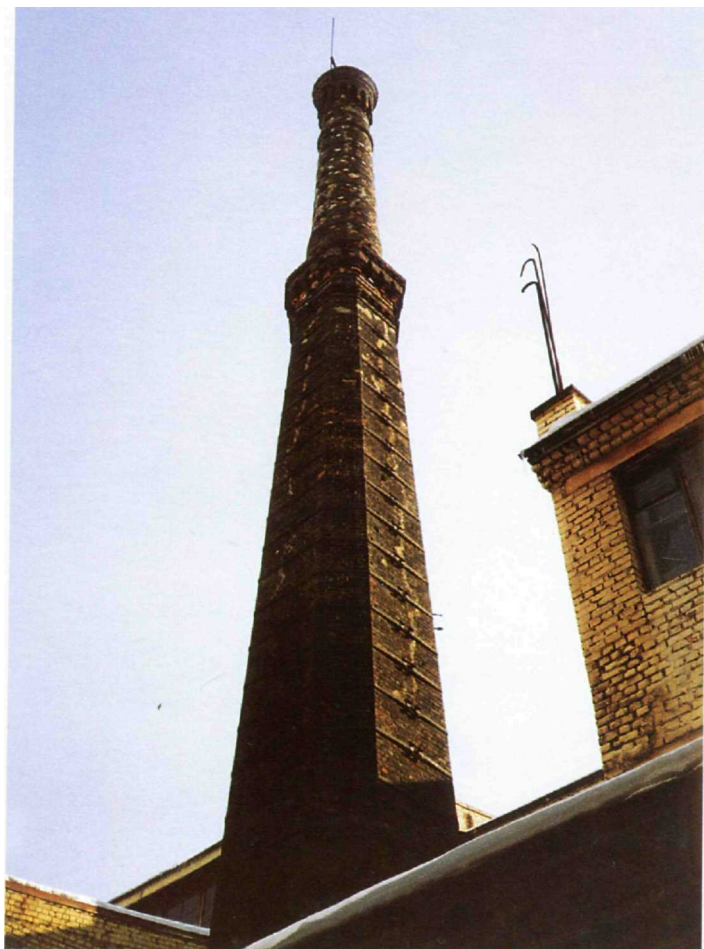
Концепция объединения судостроительных заводов Петербурга в единую крупную верфь и вынос производственного оборудования на территорию Северной верфи (бывшей Путиловской) — это отдаленные планы. Конечно, местоположение Балтийского завода, выход к Неве, близость Морского вокзала и выставочного комплекса делает его территорию очень перспективной для перепрофилирования. Но в настоящее время, несмотря на сокращение заказов, завод продолжает работать, и вопрос о его реконструкции пока не стоит.

• Эллинг. Фото начала XX века (не сохранился)





Котельная мастерская



КОЖЕВЕННЫЙ ЗАВОД БРУСНИЦЫНА

Завод Брусницыных возник не на пустом месте. Еще в конце XVIII века угловой участок по жребию достался вдове купца Иоганна Фишера — Анне Екатерине Фишер для устройства здесь кожевенного производства. По Кожевенной линии находился каменный дом с жилыми помещениями и конторой. В нем после покупки и поселился с семьей Николай Макаевич Брусницын. К этому времени Чекуши стали крупным фабрично-заводским районом Петербурга. К 1852 году здесь было девять частных кожевенных заводов. Во второй половине XIX века на своих участках Брусницыны начали активные строительные работы, которые продолжались и после смерти основателя завода старшим сыном Николаем Николаевичем Брусницыным, потомственным почетным гражданином, действительным статским советником, мануфактур-советником. При нем завод стал крупнейшим кожевенным предприятием столицы. В Мучном переулке, в доме 2, где теперь находится архив кинофотодокументов, был магазин кожевенных изделий завода.

В это же время были построены краснокирпичные производственные корпуса завода, сохранившиеся до сих пор. А каменный дом по желанию владельцев был совершенно перестроен в замечательный двухэтажный особняк с парадной мраморной лестницей, мраморными каминами в парадных залах второго этажа, с деревянной резной отделкой и росписями. Переделкой особняка

Производственные корпуса по Кожевенной линии •







• *Производственный корпус*

занимался архитектор А.И. Ковшаров. За особняком находился большой сад. Со стороны сада Ковшаров пристроил оранжерею, в которой находился зимний сад. Остекленную двухэтажную оранжерею и сейчас можно увидеть от Косой линии.

Владение Брусницына простиралось далеко за пределы собственно завода. Часть своей территории Брусницыны отдали под богадельню. Здесь находился Дом Призрения в память Николая и Елены Брусницыных. Там был большой сад с часовней и семейным склепом Брусницыных. Часовня и склеп не сохранились. Сохранился двухэтажный корпус, облицованный красным кирпичом, возведенный по проекту архитектора П.Ю. Сюзора в 1895—1898 годах. В настоящее время в этом здании под № 15-а по Косой линии находится Государственная Морская академия им. С.О. Макарова. Под № 15-6 находится краснокирпичный производственный корпус, построенный в 1882—1885 годах по проекту архитектора Н.Ф. Брюлло, так же относившийся прежде к кожевенному заводу Брусницыных.

Дело Брусницыных не умерло и после революции. Молодой республике требовалось много выделанной кожи. Одних солдатских сапог, истоптавших Россию и Европу во время всех войн XX века, понадобились миллионы.

Кожевенный завод, который в советское время стал носить имя Радищева, расширился. В него вошли здания Владимирского кожевенного завода (Кожевенная линия, 29 и 32). В доме № 29 до 1860-х годов размещался сиропный завод Винного городка Казенной палаты. Монументальный дом № 32 с тремя гранитными классическими портиками был построен еще в 1811—1812 годах по проекту архитектора В.И. Беретти для винного завода Перетца. С 1820-х годов и до



• *Кожевенная линия*

середины XIX века здесь находился склад Винного городка Казенной палаты. Здание было надстроено третьим этажом уже для Владимирского кожевенного завода.

Завод Радищева стал крупнейшим кожевенным предприятием в Ленинграде. По крайней мере, имя автора «Путешествия из Петербурга в Москву» было на слуху на Васильевском острове. Для удобства технологического процесса над улицей были перекинuty два крытых перехода, соединивших противоположные корпуса. Они придали Кожевенной линии еще более средневековый вид, а запах кожи и дубильных веществ дополнили особую атмосферу этого уголка города.

Конечно, кожевенное производство было достаточно вредным. По этой причине его и вынесли на юго-западную оконечность Васильевского острова в XVIII веке, и по этой же причине его совсем вывели отсюда за пределы города в конце XX века. В настоящее время старые производственные здания и особняк будут перепрофилированы под новые функции. Новая жизнь старых зданий — следующая страница этого своеобразного уголка Васильевского острова.



13-й км
ПРИМОРСКОЕ ШОССЕ

11-й км
СТАРАЯ ДЕРЕВНЯ

БОЛ. НЕВКА

О. ЕЛАГИН
СРЕД. НЕВКА

О. КРЕСТОВСКИЙ
ПРИМОРСКИЙ
ПАРК ПОБЕДЫ

МОРСКОЙ ПР.
КРЕСТОВСКИЙ
ОСТРОВ

МАЛ. НЕВКА

3

4

6

7

2

1

МАЛ. НЕВКА

СПОРТИВНАЯ

ГОРЬКОВСКАЯ

О. ЗАЯЧИЙ

БОЛ. НЕВКА

О. МАТИСОВ

МЕТРО
СЕННАЯ ПЛОЩАДЬ

МЕТРО
ПУШКИНСКАЯ
ВИТЕВСКИЙ
ВИКЗАЛ

Старейший район города расположен в северной части дельты Невы на семи островах, самый большой из которых — Петроградский.

На этом острове размещался не только первый торгово-административный центр, но и первые промышленные предприятия: Монетный двор, зеленый (пороховой) завод, оружейный двор. В послепетровские времена, когда район утратил первоначальное значение делового центра, здесь продолжалось утилитарное строительство. И хотя пороховые заводы были вынесены далеко за пределы городского центра, на Охту, на Петроградской стороне сохранились и продолжали развиваться и завод Военно-врачебных заготовлений на Аптекарском острове и старейшее предприятие города — Монетный двор. Сначала он размещался в Трубецком бастионе Петропавловской крепости, а с середины 1750-х годов — в Нарышкином бастионе. Проект дошедшего до нас здания Монетного двора (архитектор Антонио Порто) был утвержден Павлом I в 1800 году.

В екатерининский период вдоль берегов Невы и на Малой Неве были построены складские комплексы — Гагаринский, Тучков и Пеньковский буяны. Капитальная застройка на С.-Петербургском и Аптекарском островах стала формироваться после 1861 года.

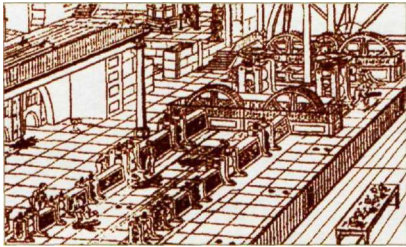
В середине XIX века, когда Петербургская часть была еще городским захолустьем, здесь, среди небольших домиков и пустырей, стали возникать частные фабрики и заводы. Промышленность захватила наиболее удобные участки по берегам Невы, Малой Невки, Ждановки и на Петровском острове. После 1880 года, в связи с утверждением «Плана регулирования Санкт-Петербурга», Петербургская часть стала приобретать черты городского района. Вдоль Каменноостровского проспекта и вглубь по обеим сторонам от него появились престижные доходные дома. После строительства в 1903 году Троицкого моста началась новая жизнь Петербургской части. Однако великолепные доходные дома, дачи и особняки не смогли вполне вытеснить промышленные предприятия. Последние продолжали развиваться, занимая ключевые места городской застройки. На Петроградской набережной выросли корпуса тюлевой фабрики, рядом — массивный корпус с башней мануфактуры Джеймса Бека, на северной оконечности Аптекарского острова расположилось одно из старейших предприятий — завод Военно-врачебных заготовлений; западнее, по берегу Малой Невки, у слияния ее со Ждановкой, — обширная территория завода «Вулкан», на Петровском острове — постройки пивоваренного завода «Бавария» с монументальной солодовней, неподалеку — протяженные корпуса канатного завода Гота.

Петровский остров, столь живописный и привлекательный для отдыха, и сейчас насыщен множеством предприятий, среди которых наиболее ценными в историко-архитектурном отношении являются постройки «Баварии» и канатного завода Гота. В целом, территория острова, безусловно, требует выноса производств и создания здесь реакционной зоны, в которую должны быть включены после репрофилирования ценные промышленные постройки. В одном из старейших цехов канатного завода мог бы разместиться Музей техники с демонстрацией производства по старинной технологии. Здание солодовни могло бы стать многофункциональным спортивно-деловым центром.

Но промышленность разместились не только на прибрежных участках. На территории района находятся: чулочно-трикотажная фабрика Керстена (ныне «Красное знамя»), писчебумажная фабрика «Отто Кирхнер», электротехнический завод «Гейслер», типография «Печатный двор», завод «Тюдор», фабрика Мельцера, завод Лангенциппена и другие. Многие из них либо уже репрофилируются, либо ожидают репрофилирования. Петроградский район весьма перспективен в этом отношении. Уже выведено производство из корпусов завода Лангенциппена на Каменноостровском проспекте, освобождаются цеха фабрики «Красное знамя» на Пионерской улице, преобразуются здания завода «Вулкан» на Леонтьевском мысу, репрофилируется комплекс построек мебельной фабрики Мельцера на Карповке, ждут своего часа цеха канатного завода Гота и пустующая солодовня завода «Бавария» на Петровском острове.

1. Монетный двор
2. Фильтроозонная станция
3. Пивоваренный завод «Бавария»
4. Товарищество канатной фабрики И. Гота
5. Электротехнический завод «Н. К. Гейслер и К^о»
6. Трикотажная фабрика «Красное знамя»
7. Государственная типография

МОНЕТНЫЙ ДВОР



• Паровая машина.
Гравюра начала XIX века

История этого старейшего предприятия исчисляется с 1724 года, когда в Трубецком бастионе Петропавловской крепости заработали первые монетные станки. Перевод из Москвы в Петербург столь важного для государства производства должен был, по замыслу Петра I, окончательно придать городу статус европейской столицы и завершить начатый великим реформатором процесс денежных преобразований. Новый монетный двор призван был также стать «порядочной моделью» другим подобным производствам в стране. Указ от 28 февраля 1721 года гласил, что именно с этого момента «было положено начало делания золотой монеты в Санкт-Петербургской крепости». Трезини докладывал в 1725 году в Канцелярию от строений: «в болворке Трубецком зделать денежной Монетный двор который и делаецца и построена во оном болворке весовая каменная палата».

После смерти императора основанное им предприятие, как и многие другие, постигла весьма переменчивая судьба.

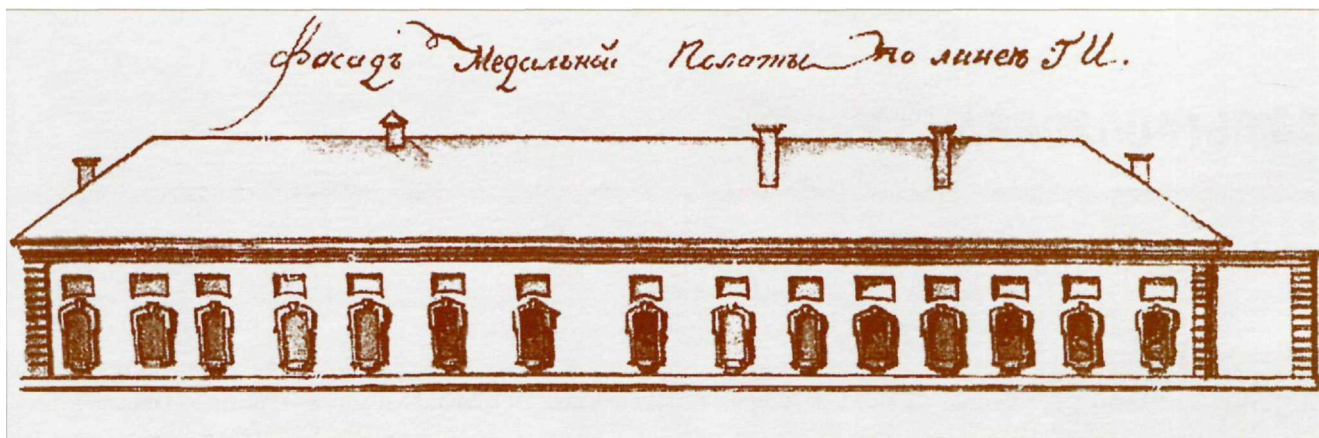
«Через четыре года после начала чеканки монет в Петербурге, Монетный двор был закрыт, что объяснялось тем, что производство монет в Москве обходится дешевле. Однако перевод денежного дела из Петербурга было явлением того же порядка, что и переезд в Москву царского двора».

Деятельность петербургского Монетного двора возобновилась в конце 1730-х годов. В этот период было построено двухэтажное здание «Монетной канторы» и серебряная монетная палата для чеканки серебряных монет. С этих пор, вплоть до конца XVIII века, «началась полоса бесконечных проектов переустройств Монетного двора». В середине 1750-х годов под руководством главного судьи Монетной канцелярии Ивана Шлаттера и по проекту архитектурного гезеля Дмитрия Смольянинова были проведены работы по ремонту существующих помещений и приспособлению новых, находящихся в Нарышкинском бастионе. В 1763 году построены «против куртины каменные медолярные полаты (...) вновь построенные от Манетной канцелярии (...) для дела золотой манеты» и кузница, а в 1790-е годы — «крепководочная» и «экспедиция разделения золота от серебра».

Все постройки этого времени были одноэтажными, с гладкими стенами, лишёнными декора, с прямоугольными окнами и с высокими кровлями, окрашенными в синий цвет. Только один двухэтажный флигель в горже Трубецкого бастиона «был украшен рустованными лопатками, а в обрамлении окон использованы изящного рисунка наличники. На второй этаж флигеля вела аппарель с валютообразными тумбами». Вопрос о реорганизации петербургского Монетного двора приобрел особую остроту в 1796 году, когда правительство, пытаясь найти выход из финансового кризиса, решило перечеканить всю находившуюся в обращении медную монету, сделав ее вдвое легче. На это время для руководства денежным делом был создан особый Комитет при императорском дворе. На него и легли теперь заботы о коренной перестройке Монетного двора в Петербурге.

Одним из важных вопросов стала возможность использования нового способа получения энергии. Комитет, ознакомившись с английскими паровыми машинами Болтона и Уатта, использовавшимися на лондонском монетном дворе, заказал подобные для реконструируемого предприятия. Кроме того, из Петрозаводска были привезены две паровые машины, построенные на Александровском заводе. Первоначально они были установлены и работали в Банковском монетном дворе, куда было перенесено производство на время реконструкции Петропавловского.

Между тем в крепости рядом с бастионами полным ходом шла стройка новых зданий для Монетного двора и его лаборатории. Болтон, придерживаясь английской практики промышленного строительства, в 1796 году советовал «весь снаряд назначить в низком строении, в двух подземных или



Мастерская. Чертеж конца XVIII века ·

земляных покаях, освещенных косыми окнами». Однако в крепости возводилось похожее на дворец величественное здание по проекту, утвержденному 17 марта 1800 года Павлом I. Установка машин заняла больше времени, чем строительство. Она была закончена к осени 1805 г. Станки для печатания монет были отправлены Болтоном в Петербург не ранее 1804 года.

По проекту швейцарского архитектора Антонио Порты композиция двухэтажного здания с ризалитом в центре и двумя круглыми башнями по бокам выдержана в строгом классическом духе. Оно протянулось вдоль западной границы Соборной площади, образуя вместе с горизонталью окружающих крепостных стен фон для взмывшей вверх колокольни Петропавловского собора. Круглые заводские башни с плоскими куполами вызывают ассоциации с башнями крепостными, что вполне характерно для архитектуры павловского времени. В одной из башен в центре была дымовая труба, закамуфлированная куполообразной кровлей.



Главное здание ·

Производство постепенно расширялось и развивалось, осваивая как новые, так и существующие корпуса: в 1839 году были перестроены бывшие «провиантские магазейны» и надстроен южный корпус, в 1841—1844 годах построены лаборатория отделения золота от серебра, штемпельная кузница, инструментальная и цех медального передела, а также административный корпус. Строительные работы в этот период велись по проектам архитекторов Э.Х. Анерта и А.М. Куци.

По проекту последнего были перестроены и расположенные перед главным зданием Плацмайорский и Обер-офицерский дома, вошедшие после 1917 года в производственный комплекс. В 1810, 1841 и 1846 годах территорию Монетного двора обнесли каменными заборами, и он оказался в кольце улиц, образовавшихся между его производственными корпусами и куртинами.

«Закрытый» мавританский характер внутреннего пространства комплекса еще более усилился. Главный корпус служит некоей импозантной ширмой, репрезентативным фасадом. Заводские трубы, сооруженные в 1840-х годах, располагались в самой глубине комплекса, на противоположном западном фасаде, так чтобы не нарушать классический фасад.

К концу XIX века сформировалась своеобразная «крепость в крепости». За стенами величественного здания, как и раньше, кипит работа, так же как и раньше, это закрытое пространство остается загадкой для посетителей Петропавловской крепости, осматривающих казематы и экспозиции выставок, расположенные вокруг.

Комплекс построек Монетного двора — редкий пример промышленной архитектуры периода классицизма, неотъемлемый элемент ансамбля Петропавловской крепости. Кроме того, это уникальный памятник индустриальной истории, хранящий память о жизни и деятельности выдающихся инженеров и художников, о труде простых людей. Здесь, с установки первых русских и английских паровых машин, началась индустриализация России. Комплекс построек Монетного двора состоит на учете как памятник истории и культуры федерального значения. (Между зданием и собором был проложен канал, подводивший воду для паровых машин. Он был засыпан в 1870-х годах, когда был проведен водопровод.)

ФИЛЬТРООЗОННАЯ СТАНЦИЯ

ФГУП «ВОДОКАНАЛ»



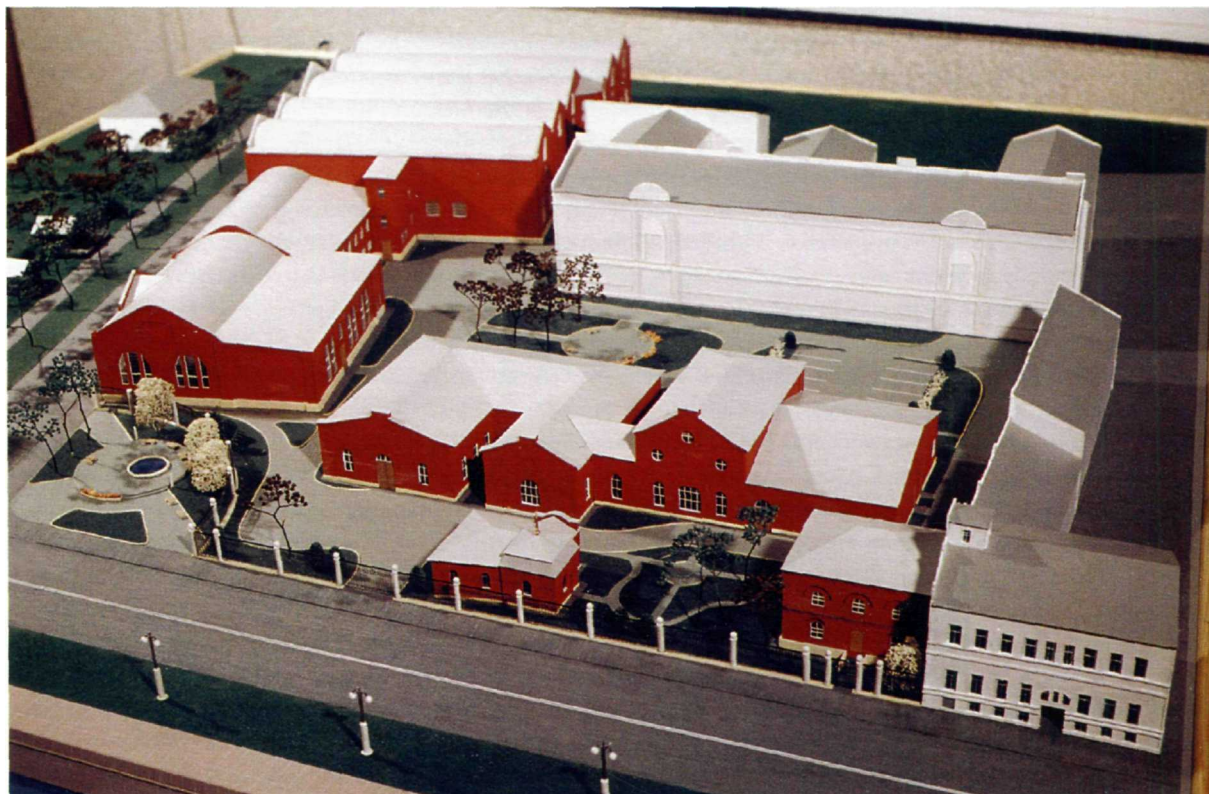
Водопроводная станция для очистки и озонирования воды была устроена по самой передовой технологии и считалась одной из лучших в мире. Фасад машинного отделения, обращенный на Пеньковую улицу, демонстрирует трансформацию «кирпичного стиля» в архитектуру модерна. Четкие структурные формы почти свободны от декора. Высокие шестиугольные окна с трапециевидным верхом являются характерным атрибутом «северного» модерна. Исключительный интерес представляют производственные помещения с конструкциями из монолитного железобетона. Зал фильтров расчленен рядами тонких столбов, связанных прогонами и несущих пологие своды с фонарями верхнего света.

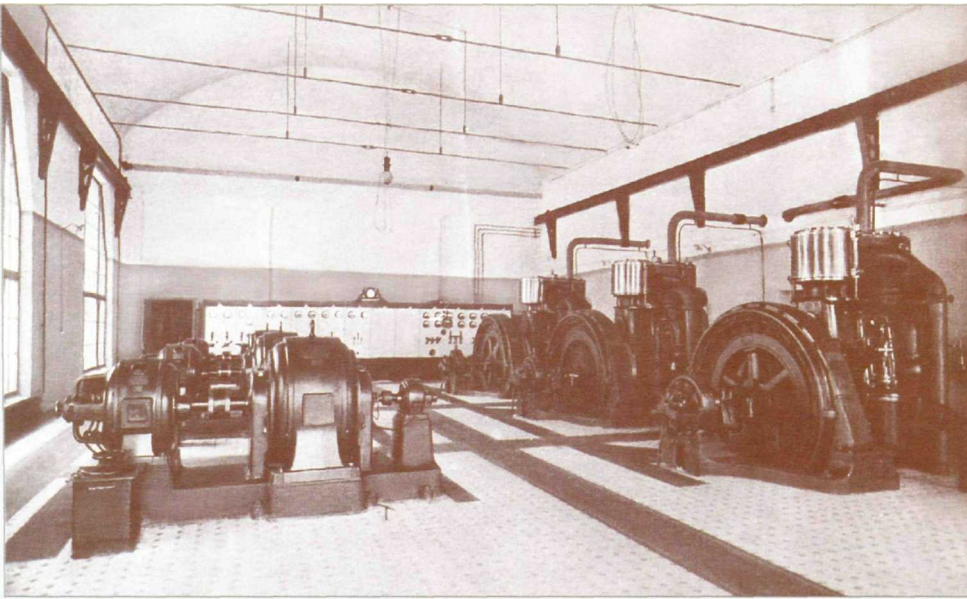
В подчеркнуто легком пространственном решении интерьера блестяще использованы конструктивные возможности железобетона и выявлена его своеобразная эстетическая выразительность.

Фильтрационная станция (1910 год) явилась первым значительным произведением Л.А. Серка — крупнейшего специалиста в области промышленной архитектуры.

Первоначальная функция станции сохранена. Комплекс находится под государственной охраной.

• Макет реконструкции. 1990-е годы





• Машинный зал.
Фото начала XX века



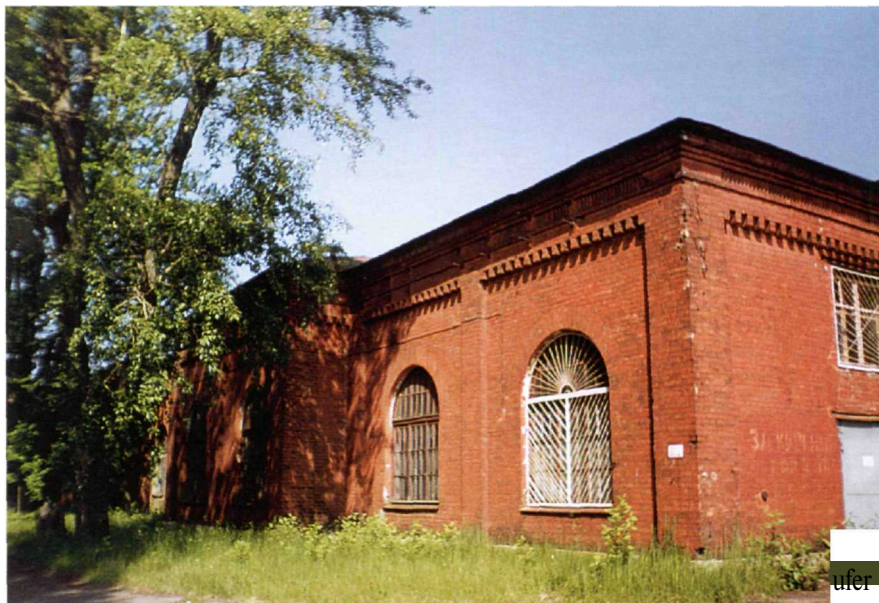
• Мастерские •

• Здание фильтров



ПИВОВАРЕННЫЙ ЗАВОД «БАВАРИЯ»

АО ПИВОВАРЕННЫЙ ЗАВОД «БАВАРИЯ»



На Петровском острове расположено одно из крупнейших и старейших предприятий города — пивоваренный завод «Бавария». Издавна на юго-восточном и западном берегах острова находились пеньковые склады и восковый завод. Однако большая часть местности была покрыта лесом и служила для загородных прогулок и воскресного отдыха столичных жителей. Здесь уже в конце XVIII века был разбит сад и существовал трактир, где подавали пиво и мед. В 1820 году неподалеку был основан сахарный завод, имевший небольшое отделение для производства меда и

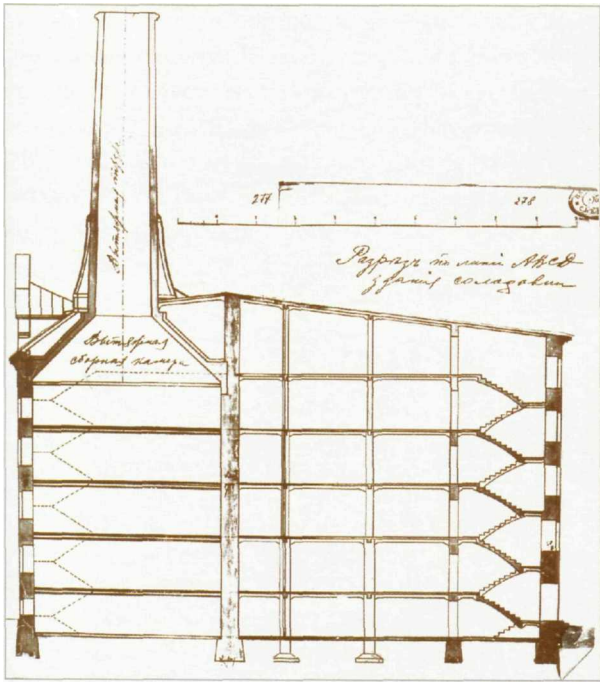
пива, которыми оно снабжало расположенный в саду ресторан — так называемый «воксал».

В 1863 году сахарный завод прекратил свое существование, и его земли с находящимися на них постройками были приобретены вновь созданным Российско-Баварским акционерным пивоваренным обществом «Бавария». Новый завод и сад с увеселительным павильоном назвали тоже «Бавария». С 1864 года под руководством Ф.Б. Нагеля началась перестройка старых зданий «для устройства пивоваренного завода».

В последующие годы были построены склады для хранения ячменя, льда и готовой продукции, а также проложен водопровод. Оборудование для нового завода привезли из Германии. Оттуда же прибыли мастера-пивовары. Большие строительные работы проводились на предприятии в 1870-е годы. В этот период, помимо расширения производственных площадей, был перепланирован сад, построены театр, буфет, беседки. В 1890-е годы по проекту Ф.Б. Нагеля заводские корпуса были реконструированы и переоборудованы.

Последние крупные строительные работы проводились на предприятии в 1900—1910-е годы под руководством архитектора Н.Н. Вережкина. В 1911 году возведено наиболее значительное в архитектурном отношении заводское сооружение — солодовенный корпус.

Здание солодовни выделяется новизной функционально-конструктивного решения не только среди построек «Баварии», но и среди большинства промышленных сооружений начала века. Его строитель Л.А. Серк — один из пионеров использования железобетона в промышленной архитектуре Петербурга — соединил многоярусную железобетонную структуру-«этажерку» с тремя сушильными камерами. Все части сооружения заключены в единый блок с кирпичными наружными стенами. Над сушильными камерами поднимаются крупные вытянутые вверх щипцы резко изломанных очертаний. Эти декоративные элементы скрывали основания мощных вытяжных труб (ныне разобранных). Щипцовые завершения создают экспрессивный силуэт и вносят оттенок романтической стилизации в облик утилитарного сооружения.



- Солодовня.
Гражданский инженер
Л.А. Серк. 1911



В настоящее время завод, преобразованный в акционерное общество, носит то же название и продолжает традиции пивомедоварения в Петербурге. На берегу реки Ждановки расположены его старые краснокирпичные корпуса. Среди них выделяется семиэтажный массивный силуэт солодовни. Но если другие сооружения, хоть и основательно перестроенные, используются по своему начальному назначению, то солодовенный корпус — шедевр индустриальной архитектуры — зияет пустыми окнами. Это один из наглядных примеров разрушения пустующего здания, являющегося памятником истории и культуры и состоящего под охраной государства. Местонахождение солодовни на берегу реки в зеленой зоне, недалеко от станции метро и городских спортивных сооружений, удобно для приспособления его под многофункциональный культурно-коммерческий и спортивный комплекс. Оригинальное решение внутреннего пространства позволяет использовать его для самых различных целей. Здесь могут быть размещены дегустационные бары, выставочные залы, проводиться пивные аукционы, фестивали, клубные встречи футбольных болельщиков или любителей пива и другие мероприятия, необходимые для социальной насыщенности этого перспективного рекреационного района. Такая ориентация возродила бы традиционное назначение Петровского острова как места отдыха горожан. Ведь именно рядом с заводом «Бавария» располагались когда-то сад и ресторан. Теснящиеся сейчас по берегу Ждановки мелкие промышленные предприятия и гаражи затрудняют доступ к зданию солодовни, мешают возрождению живописного ландшафта острова. А ведь солодовня вполне может быть выделена из заводского комплекса и передана в распоряжение заинтересованного инвестора, готового реконструировать здание и использовать его надлежащим образом.

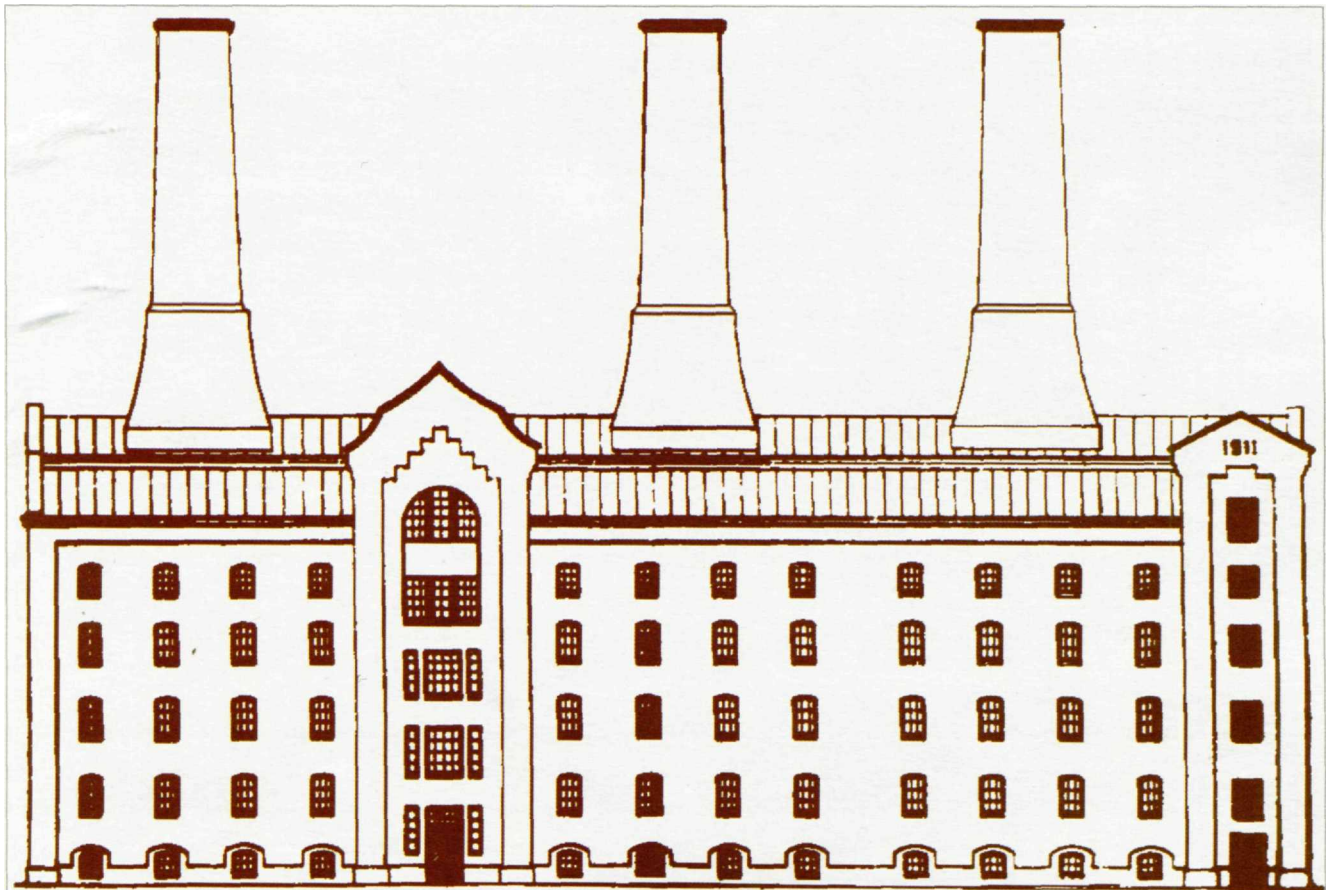
• Бродильный цех



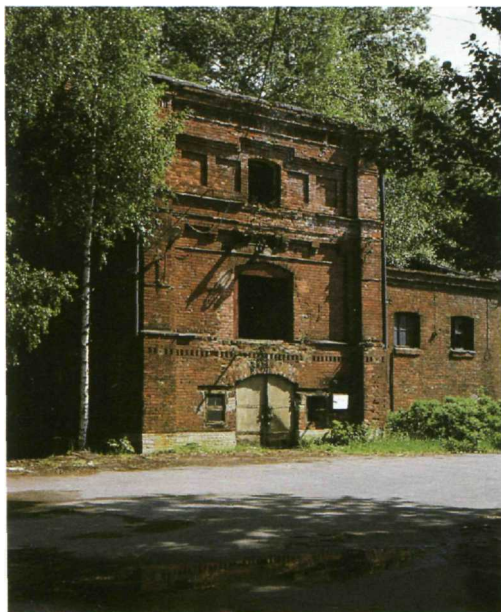


• Солодовня.
Фото начала XX века

Солодовня. Фасад •



ТОВАРИЩЕСТВО КАНАТНОЙ ФАБРИКИ И. ГОТА



• Смоляной корпус

Канатная фабрика — одно из старейших предприятий Петербурга. Ее постройки живописно расположены среди высоких деревьев Петровского острова между Малой Невой и Петровским проспектом. Когда-то здесь были дачные места. Но уже в XVIII веке большие участки на острове отводились под складские и производственные сооружения.

Канатная фабрика возникла в 1800 году. В течение более ста лет ею владела семья Готов — от Ивана Екимовича (первая половина XIX века) до Ивана Вильгельмовича (начало XX века). Канатное дело в Петербурге всегда было востребовано. Ни одно суденышко на Неве, будь то парусник или буксир, не обходилось без канатов. Сам профиль производства напоминает то далекое время, когда по берегам малых рукавов Невы располагались пеньковые амбары и деревянные склады и разносился запах смолы, которой пропитывали канаты.

Фабрика Гота занимала довольно большую территорию. Основные производственные постройки — амбар, здание канатного завода со складом, смоляной корпус, здание паровых котлов и другие — располагались в глубине участка. Жилые дома для рабочих

были обращены к берегу Невы. Со стороны Петровского проспекта, за оградой с воротами, находился дом владельца, окруженный обширным садом.

Первоначально постройки фабрики были деревянными. По мере развития производства корпуса реконструировались — расширялись, надстраивались. На месте сгоревшего канатного цеха в 1890 году было построено новое здание того же назначения по проекту архитектора Г.Г. фон Голи. Оно представляет собой одноэтажное, длиной в 400 метров, краснокирпичное здание с железобетонными колоннами внутри и монолитным покрытием. Здесь тянули канаты при помощи специальных машин.

Не менее интересен кирпичный амбар с дебаркадером и навесом, построенный в 1872 году по проекту архитектора Р.Б. Бернгарда. Склад разделен внутри противопожарными стенами (брандмауэрами) на отсеки. На второй этаж ведет деревянная лестница. Деревянные балки перекрытия опираются на огромные бревна, служащие опорами. Конструкция перекрытия — металлические (клепаные и на болтах) поперечные фермы и система стяжек — инженерное изобретение Р.Б. Бернгарда. Более чем за сто лет склад пропитался удивительным запахом чистого старого дерева.

Сохранившаяся смоляня — здание в «кирпичном стиле» с фигурными нишами и со сводчатым покрытием с подпружной аркой — в настоящее время не используется. С тех пор как для плетения канатов стали использовать синтетику, отпала необходимость в их пропитывании смолой.

Другие сохранившиеся, в основном одноэтажные, производственные корпуса также выполнены в кирпичном стиле. Все вместе они образуют очень романтическую среду, напоминающую хозяйственные постройки усадьбы XIX века. Особого внимания заслуживает дом владельца. Каменный, на высоком цоколе, с деревянными боковыми пристройками (галереями и зимним садом), он похож на дачные постройки, которых так много было на Петровском острове в XIX веке. Особняк построен в 1882 году по проекту архитектора А.А. Риттера в формах эклектики. Фасад оформлен лопатками, фронтон пристройки парадной лестницы — с лепниной в тимпане, цокольный этаж рустован. Не-

смотря на то что здесь до сих пор находится общежитие для рабочих фабрики, в доме сохранились богатые интерьеры — мраморная лестница и камин, изразцовая печь, дубовый потолок с кессонами. Деревянная лестница ведет в мезонин.

В 30-е годы XX века было выстроено здание проходной, жилой дом и производственные корпуса, где канаты уже не вытягивались машинами, разгоняющимися по рельсам, но натягивались на огромные барабаны. Эти здания очень деликатно вписались в историческую среду фабрики, не нарушая общего характера комплекса.

В настоящее время постройки и сохранившееся оборудование канатной фабрики представляют собой уникальное историко-культурное наследие. Наиболее интересные корпуса состоят под государственной охраной. До наших дней в здании канатного цеха сохранилось старинное оборудование — рельсы, действующие машины для вытягивания канатов начала XX века. Сейчас оно законсервировано, но в любой момент может быть приведено в действие. На складе, примыкающем к канатному корпусу, к потолочной балке подвешены старые металлические весы. На внутренних стенах склада сохранились надписи, сделанные от руки: «1906 — 27 апреля 30 градусов тепла», «мая 24 1908 выпал снег», «1910 21 Апреля пасха», «20-го марта 1913 года тепло», «1929 г. мая 14 была жара 32», «17.05.84 г. + 30 тепла»... Некоторые надписи едва различимы, и теперь трудно сказать, зачем они делались, имеет ли это отношение к хранению канатов, или просто из года в год кто-то посылал в будущее весточку о весне.

В настоящее время судьба исторических построек канатной фабрики окончательно не определена. Необходимо сохранить этот единственный комплекс на Петровском острове, который является памятью места.

Надписи на стенах склада •



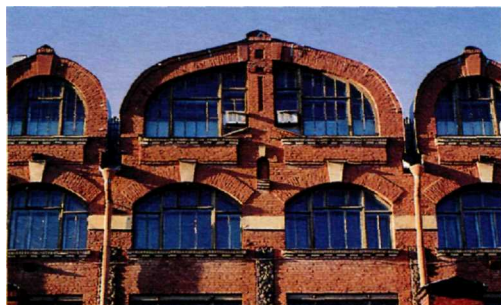
ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОД «Н.К. ГЕЙСЛЕР И К⁰»

ЗАВОД ИМЕНИ А.А. КУЛАКОВА

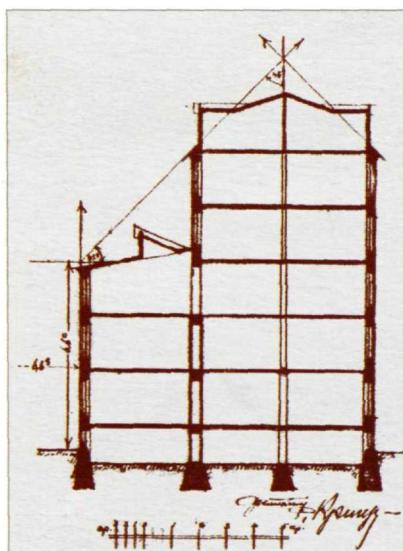
Главное здание завода сооружено архитектором Р.И. Кригером на основе железобетонного каркаса в 1910—1911 годах. Фасад в стиле модерн отличается разнообразием рисунка окон, контрастными сочетаниями материалов и упругим криволинейным контуром завершения. Чередование лицевого кирпича и гранита разной фактуры выявляет тектонику фасада и сообщает ему декоративную выразительность. Последовательное увеличение размеров окон в верхних этажах создает эффект зрительного уменьшения массы снизу вверх. Объемность композиции достигнута благодаря тому, что верхняя часть здания отступает вглубь. Такое решение, обусловленное узостью улицы (по петербургским правилам, высота здания не могла превосходить ширину улицы), давало возможность лучше осветить производственные помещения.

Здание используется заводом имени А.А. Кулакова в производственных целях, находится под государственной охраной.

• *Фрагмент фасада*



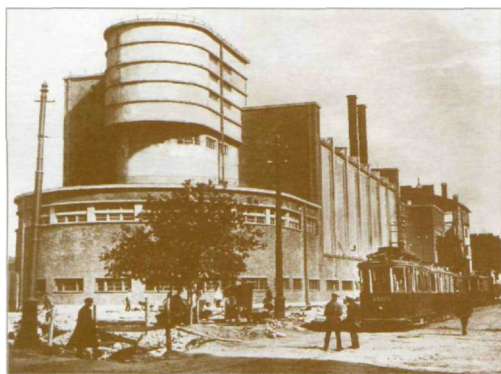
*Главное здание. Разрез.
Архитектор Р.И. Кригер. 1910-1911*



Главный корпус по улице Яблочкова



ТРИКОТАЖНАЯ ФАБРИКА «КРАСНОЕ ЗНАМЯ»

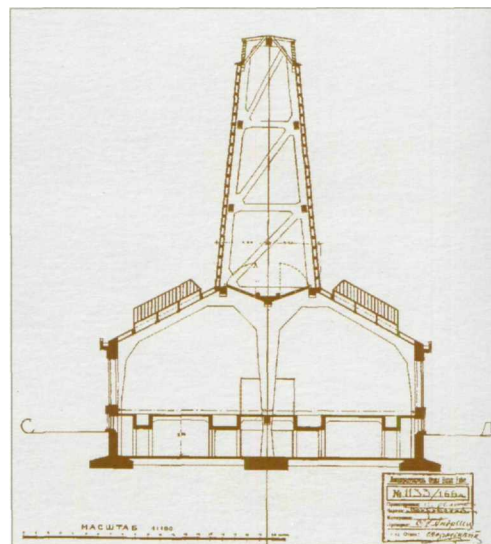


• Силовая станция.
Фото 1920-х годов

В 1925 году Ленинградский трест текстильного производства заказал выдающемуся немецкому архитектору Эриху Мендельсону проект нового комплекса фабрики «Красное знамя». Весной 1926 года один из вариантов был утвержден, и началось строительство. Мендельсон спланировал единый комплекс, занявший целый квартал. Доминантой его стала силовая станция, поставленная на остром углу квартала. Ее пластически экспрессивная композиция с нависающим закругленным объемом водонапорной башни внесла резкий динамизм в пространственную организацию предприятия. Архитектор метафорически уподобил это сооружение «кораблю, который тянет за собой все производство». Вторым вертикальным акцентом должна была стать прямоугольная башня заводоуправления. Три цеха внутри двора проектировались с высокими надстройками трапециевидного сечения — вентиляционными шахтами. Здесь Мендельсон



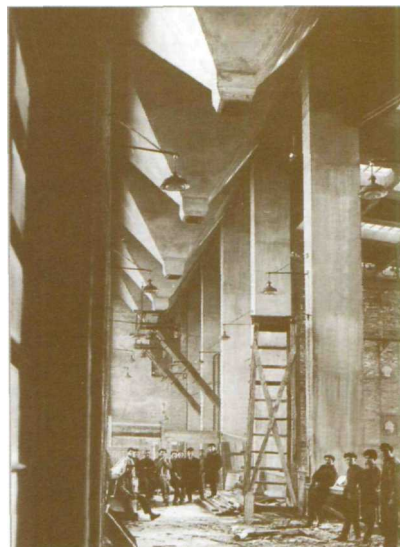
• Главный корпус



• Красильная мастерская.
Архитектор Э. Мендельсон. 1926

варьировал прием, примененный им ранее в цехах шляпной фабрики в Люккенвальде (Германия). С трех сторон квартал обступают четырехэтажные производственные корпуса, имеющие железобетонный каркас, кирпичную облицовку и горизонтальные полосы остекления. Новаторский и остро выразительный проект Мендельсона был встречен неоднозначно. В сравнительно консервативной среде ленинградских архитекторов, чьи корпоративные интересы были ущемлены тем, что заказ получил иностранец, у него было много противников. В ходе строительства, осуществленного в две очереди (1926—1929 и 1934—1937 годах) авторский замысел был сильно искажен и упрощен. Аишь силовая станция (1926—1928) точно воплощает оригинальный проект. Именно это сооружение, в котором особенно сильны черты экспрессионизма, оказало заметное влияние на новую ленинградскую архитектуру, особенно на творчество Н.А. Троцкого.

Здание силовой станции и корпуса трикотажной фабрики находятся под государственной охраной. Сейчас они не используются по назначению, поскольку производство уже не нуждается в таком количестве площадей. Здесь могло бы найтись место для мелких и крупных предприятий схожего профиля — швейных, ремонтных, обувных, а также учебно-производственных мастерских. Можно также использовать здания для размещения в них офисов, магазинов и складов.



Интерьер силовой станции •

Силовая станция •



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФИЯ

ТИПОГРАФИЯ «ПЕЧАТНЫЙ ДВОР»

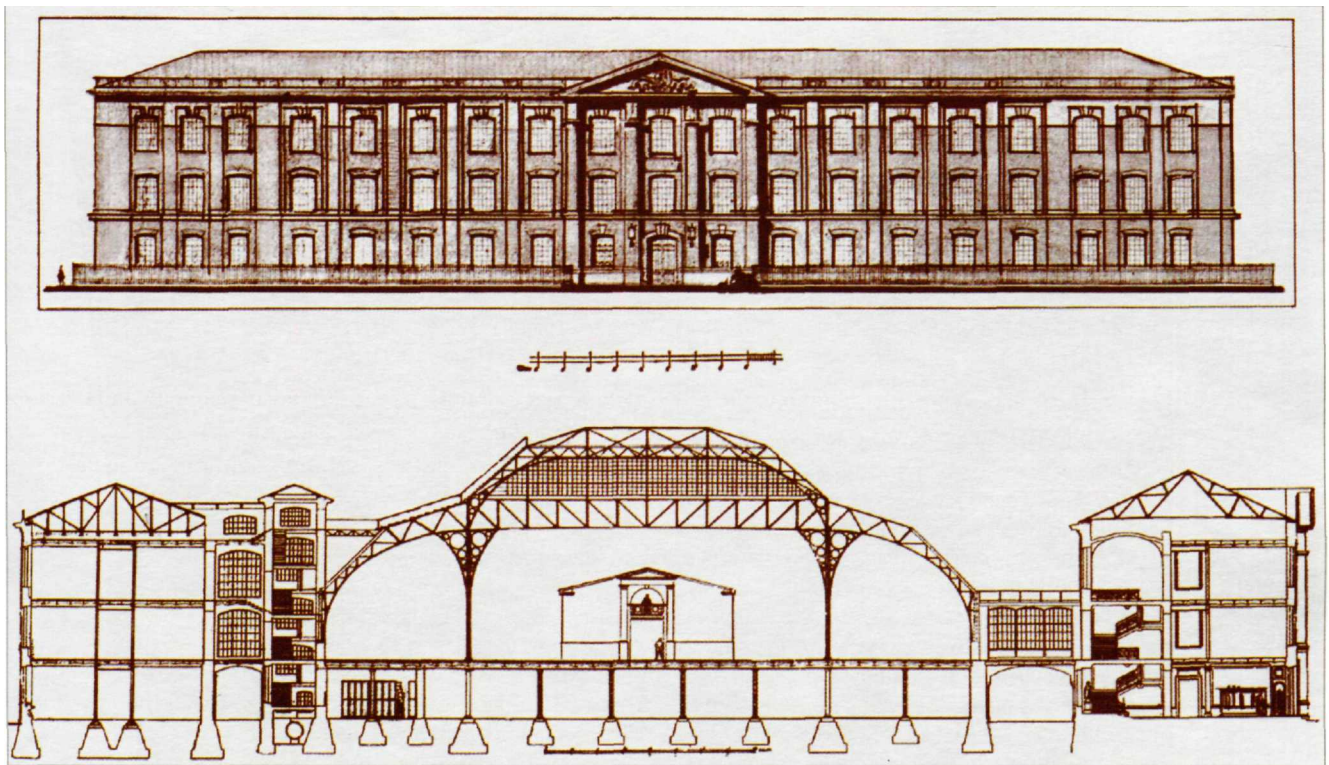
Здания типографии построены по проекту выдающегося зодчего и педагога Л. Н. Бенуа в 1907—1910 годах. Кроме производственных цехов и складов, в состав комплекса входил жилой корпус с помещениями общественного назначения. Основной цех, расположенный во дворе, перекрыт большепролетными металлическими конструкциями. В композиции главного здания, обращенного на Гатчинскую улицу, соединились рациональные принципы и классицистические черты. Краснокирпичный фасад с широкими окнами имеет симметрично-осевое построение. Центр выделен четырехколонным портиком с фронтоном, протяженные крылья организованы строгим ритмом лопаток. Следуя своим пристрастиям, Бенуа обратился здесь к приемам раннего русского классицизма XVIII века, но дал им современное прочтение. Такое решение совпало по времени с общим поворотом петербургской архитектуры от модерна к неоклассицизму. Редкий в промышленном строительстве Петербурга образец модернизированной неоклассики составляет параллель работам П. Беренса начала 1910-х годов.

Типографский комплекс находится под государственной охраной. В его помещениях работает типография «Печатный двор».

До начала XX века Государственная типография находилась на набережной Екатерининского канала около храма Воскресения Христова (наб. канала Грибоедова, 2). В середине 1900-х годов для нее был выделен большой участок в квартале между Геслеровским переулком (ныне Чкаловский пр., 15), Гатчинской и Ораниенбаумской улицами. Проект нового комплекса разработал в 1906 году

• *Фрагмент фасада главного здания*





Государственная типография. Архитектор Л.Н. Бенуа, при участии ЛИ. Шретера. 1909-1910 •

Л.Н. Бенуа. Главное здание типографии, занимавшее, согласно проекту, всю ширину квартала со стороны Геслеровского переулка, представляло собой каре с внутренним двором, перекрытым металлическими фермами с фонарями верхнего света.

Строительство осуществлено в 1907—1910 годах, но замысел А.Н. Бенуа не был полностью реализован. Помощником автора проекта был архитектор А.А. Шретер, руководивший завершающей стадией работ. Кроме производственных цехов и складов, в состав комплекса входили жилой корпус и помещения общественного назначения. Оборудование предприятия было выполнено на высочайшем техническом уровне.

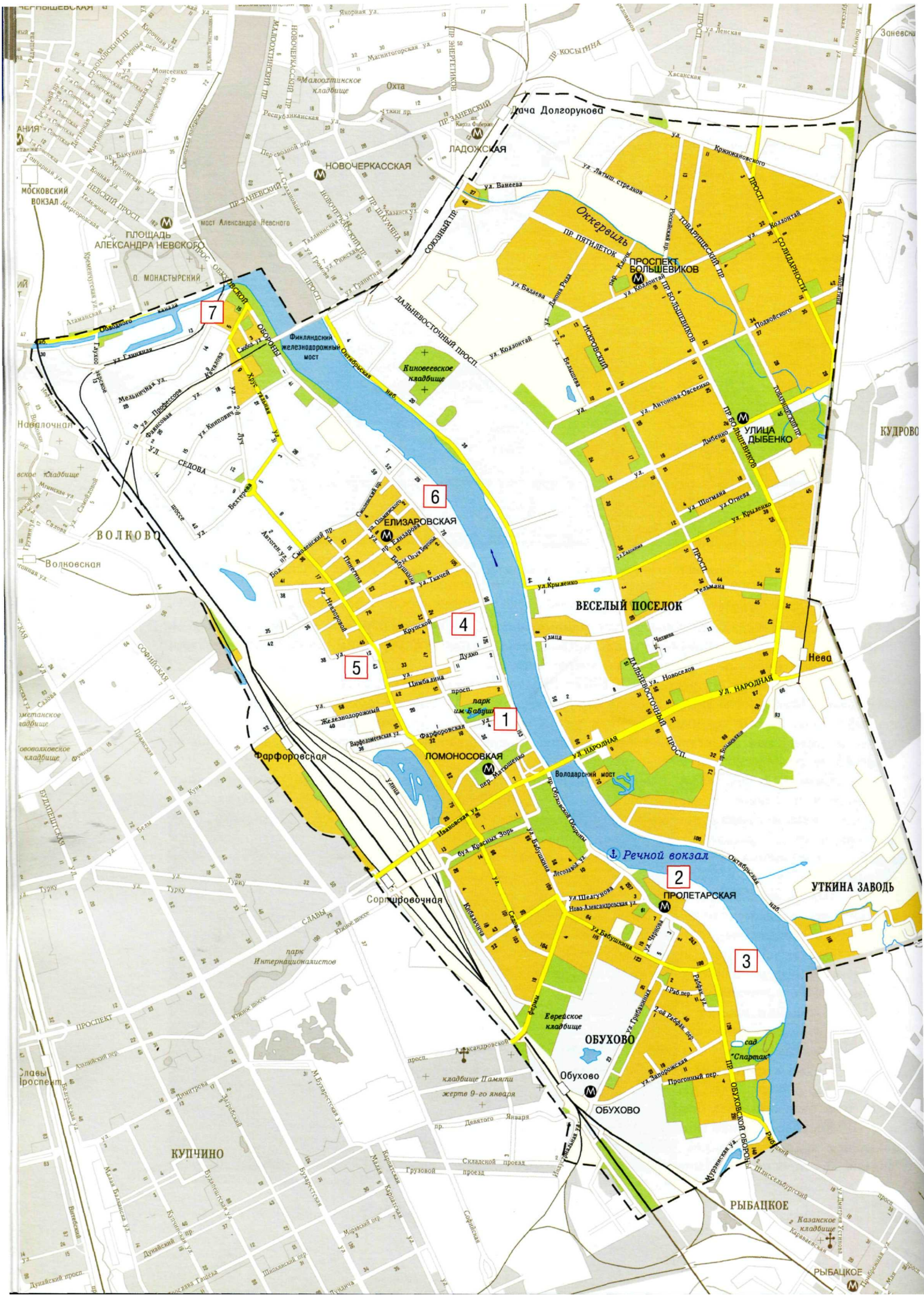
Основной цех, расположенный во дворе, перекрыт большепролетными металлическими конструкциями. Главное трехэтажное здание на углу Гатчинской улицы и Геслеровского переулка занимали административные помещения, мастерские, склады и магазин. В композиции краснокирпичных фасадов с их четким равномерным ритмом ясно выражен производственный характер сооружения. Рационалистические принципы соединились здесь с классицистическими приемами.

Фасад по Гатчинской улице имеет симметрично-осевое построение. Центральная часть выделена четырехколонным портиком с фронтоном. Протяженные крылья и корпус, обращенный к проспекту, организованы строгим единообразным ритмом лопаток, размещенных в два яруса. Нижний этаж отделен тягой от двух верхних, раскрытых широкими окнами с дугообразными перемычками. Упрощенный ордер является частью конструктивной структуры. Аопатки-контрфорсы вместе с прогонами и поперечными балками связаны в единую жесткую систему.

В главном здании Государственной типографии трансформированы приемы «кирпичного стиля», получившего широчайшее распространение в промышленной архитектуре. При определенной близости зрелому модерну его решение в большей степени связано с неоклассицизмом.

Рядом с основным зданием по Гатчинской улице проектировался второй корпус с залом собраний для рабочих. На Ораниенбаумской улице расположен жилой корпус. Его краснокирпичный фасад трактован в формах безордерной неоклассики.

Государственная типография являлась крупным промышленным комплексом, который имел локальное градообразующее значение. В 1920—1930-х годах он был расширен со стороны Чкаловского проспекта. Ныне здесь находится типография «Печатный двор».



Дача Долгорунова

ЛАДОЖСКАЯ

НОВОЧЕРКАССКАЯ

ПЛОЩАДЬ АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО

О. МОНАСТЫРСКИЙ

ВОЛКОВО

ВЕСЕЛЫЙ ПОСЕЛОК

ЕЛИЗАВОВСКАЯ

ЛОМОНОСОВСКАЯ

ПРОЛЕТАРСКАЯ

ОБУХОВО

КУПЧИНО

РЫБАЦКОЕ

7

6

4

5

1

2

3

Речной вокзал

УТКИНА ЗАВОДЪ

ОБУХОВО

РЫБАЦКОЕ

РЫБАЦКОЕ

Кинноевское кладбище

парк им. Бабушки

Еврейское кладбище

кладбище Памяти жертв 9-го января

сад "Спартак"

Казанское кладбище Карла Фабриуса

Казанское кладбище Карла Фабриуса

мост Александра Невского

Финляндский железнодорожный мост

Оккершальде

ПРОСПЕКТ БОЛЬШЕВИКОВ

УЛИЦА ДЫБЕНКО

Улица Александра Невского

Улица Народная

Улица Народная

Улица Народная

Улица Народная

Улица Народная

Улица Народная

Улица Народная

Улица Народная

Улица Глинкина

Улица Профсоюзная

Улица Офисная

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Сабурова

Улица Копылова

Улица Батюшкова

Улица Седова

Улица Соболевская

Улица Пролетарская

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Улица Турку

Этот район, охватывающий правый и левый берега Невы в ее верхнем течении, долгое время не входил в городскую черту. Однако уже на раннем этапе жизни Петербурга он стал средоточием многочисленных кирпичных заводов, необходимых для строительства столицы. История стеклянного и фарфорового заводов также восходит к XVIII столетию. Память о первом сохранилась в планировке и названиях улиц «стеклянного городка», располагавшегося около стекольного завода Потемкина в его имении «Озерки». Здание фарфорового завода дошло до наших дней.

Тенденция размещения промышленных предприятий во владениях вельмож получила продолжение в начале XIX века. Первое образцовое предприятие, положившее начало процессу российской индустриализации, было основано в селе Александровском — имении князя Вяземского. Особенно активно шел процесс освоения Шлиссельбургского тракта и берегов Невы в связи с сооружением Обводного канала. Газета «Северная пчела» так писала об этом районе в 1839 году: «Здесь представляются фабрики шелковых тканей... тут паровая пильная мельница, возле нее мануфактура тканей из льна и пеньки... несколько далее фабрика прядения хлопка... за этим вы видите огромные каменные здания отца-живителя всех этих мануфактур, чугунолитейного Александровского завода, который prepares между множеством другого и паровые машины для этих мануфактур и для морских пароходов... Возле Покровского видите вы казенный фарфоровый завод, там далее глаз ваш любуется рядом красивых строений Александровской мануфактуры, которая производит многие разнообразные изделия для пользы, для щегольства и для забавы».

Целый каскад многоэтажных бумагопрядильных фабрик возник здесь уже к середине XIX века. К этому времени отстроился и казенный Александровский чугунолитейный завод. Чуть позднее здесь выросли корпуса машиностроительных и судостроительных гигантов — Александровского вагоностроительного, Невского судостроительного и Обуховского сталепрокатного заводов.

Выразительный индустриальный пейзаж и широкая панорама невыхских берегов до сих пор во многом определяют своеобразный облик этого района.

- 1. Императорский фарфоровый завод*
- 2. Императорская карточная фабрика*
- 3. Обуховский сталелитейный завод*
- 4. Александровский чугунолитейный завод*
- 5. Вагонные мастерские Александровского завода*
- 6. Невское стеариновое товарищество*
- 7. Элеватор акционерного общества товарных складов*

ИМПЕРАТОРСКИЙ ФАРФОРОВЫЙ ЗАВОД

ФАРФОРОВЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ М.В. ЛОМОНОСОВА

История одного из старейших предприятий Петербурга началась в 1744 году с основания Порцелиновой мануфактуры, на которой впервые было налажено промышленное производство изделий из фарфора. Место для нее было выбрано не случайно: предполагалось, что залежи местной глины могут послужить сырьем для изготовления фарфора. Предположение, однако, не подтвердилось, глину пришлось возить издалека. В 1765 году мануфактуру преобразовали в Императорский фарфоровый завод. Именно тогда в заводской застройке появились первые каменные здания. За два десятилетия, прошедшие со времени основания предприятия, согласно докладу директора завода, «заводские здания пришли крышкою, сподом и стенами в ветхость и впредь безнадежны стоять». Поэтому под руководством известного деятеля екатерининского времени князя А.Л. Вяземского, имевшего дачу невдалеке от завода, были проведены крупные работы по перестройке и возведению новых зданий. В начале 1780-х годов по проекту архитектора С.Берникова было построено основное двухэтажное каменное здание. Внутри оно было разделено продольной стеной на две половины. В обращенной к берегу части размещались контора, живописная палата, лаборатория, магазин фарфоровых изделий, а в одноэтажной пристройке помещались горны. В 1786 году приступили к постройке второго здания в линию с первым. Оба корпуса были подведены под одну крышу с проездом между ними. В таком виде, несмотря на многие починки и перестройки, заводские здания сохранились до наших дней. Они воспринимаются как единый объем, образуя протяженный фасад с рустованным цоколем, сандриками и карнизами над окнами второго этажа. Центральная часть с арочным проездом акцентирована фронтоном, боковые — аттиками. Несмотря на небогатую пластику, здание, благодаря своей протяженности, доминирует в окружающей застройке. На одном из немногочисленных изображений производственных зданий конца XVIII — начала XIX века — полотне художника В. Патерсена «Окраина Петербурга у фарфорового завода» — можно увидеть это внешне скромное здание, в основном сохранившее до наших дней свои первоначальные черты. Оно является редким образцом раннего классицизма в петербургском промышленном зодчестве XVIII века и состоит под государственной охраной. На заводе существует музей с великолепной коллекцией изготовленного здесь фарфора, являющегося частью Эрмитажных фондов.

• *Главный корпус*





ИМПЕРАТОРСКАЯ КАРТОЧНАЯ ФАБРИКА

КОМБИНАТ ЦВЕТНОЙ ПЕЧАТИ



• Ремонтно-механический цех

откупа также поступали воспитательным домам. Однако всех этих средств и частных пожертвований на содержание воспитательных домов не хватало, и было решено завести специальные казенные мануфактуры, на которых главной рабочей силой должны были стать дети из Воспитательных домов и бывшие питомцы этих учреждений.

Одним из таких предприятий стала Александровская мануфактура, корпуса которой раскинулись на 12-й версте Шлиссельбургского тракта (ныне пр. Обуховской обороны). В начале XIX века правительство решило открыть при Александровской мануфактуре Карточную фабрику, предоставив ей монопольное право производства карт в России. Одновременно запрещался ввоз карт из-за границы, чем устранялась всякая конкуренция. Датой основания фабрики считается 1817 год, но понадобилось еще два года для оборудования помещений и обучения рабочих. Только с 1 января 1820 года по всей России началась продажа карт, изготовленных на Карточной фабрике.

С развитием бумагоделательного производства и совершенствованием технологии улучшалось и качество выделки карт, их художественное оформление. Рисунки, выполненные А.И. Шарлеманем, сохраняются на некоторых видах карт до сих пор.

В 1860 году Александровская мануфактура закрылась, не выдержав конкуренции с быстро богатеющими частными предприятиями. Ее единственной действующей частью оставалась Карточная фабрика.

Первоначально для производства карт использовались отдельные помещения

Императорская карточная фабрика возникла в Петербурге в 1817 году и монопольно производила игральные карты в России. До середины XVIII века игра в карты на Руси жестоко преследовалась. Только во времена Екатерины II началось некоторое послабление: штраф взимался уже только за азартные игры. Игральные карты ввозились из Европы и стоили очень дорого. В 1765 году правительство установило пошлину на ввоз карт из-за границы, а право получать доход от пошлины было передано вновь учрежденным воспитательным домам, которые находились под покровительством членов царской семьи.

На рубеже XVIII—XIX века производство карт в России неоднократно пытались наладить с помощью откупщиков. Доходы с карточного

Служебное здание •





Александровской мануфактуры. Позже оборудование было перенесено в специально выстроенные здания Опекунского совета. Они были деревянными и не сохранились до наших дней. В 1867 году, по проекту архитектора Г.Х. Штегемана, началось строительство главного производственного корпуса и кузницы с дымовой трубой. Это трехэтажное здание выполнено из красного лицевого кирпича в характерном промышленном стиле. Лицевой фасад, оформленный тремя ризалитами с небольшой башенкой в центре, обращен к Неве. В 1890-е годы гражданский инженер В.В. Николя создал небольшие хозяй-

ственные пристройки к главному корпусу. Слегка под углом к основному зданию расположены заводоуправление и жилой дом для служащих. Они также выходят на Неву.

Ремонтно-механический цех, складские корпуса — одно- и двухэтажные — находятся в глубине участка. От нынешнего проспекта Обуховской обороны комплекс фабричных построек отделен небольшой парковой зоной. В двух шагах находятся станция метро, шумная транспортная артерия, огромный Обуховский завод, который обосновался на территории Александровской мануфактуры в 1863 году. И многие горожане не подозревают, что за деревьями на берегу Невы находится небольшая по размерам, старейшая в стране фабрика по изготовлению игральные карт. На фабрике есть музей, где представлены образцы игральные карт XIX века, первых послереволюционных лет, 1930-х годов, периода Отечественной войны и наших дней.

Исторические постройки Карточной фабрики — главный производственный корпус с кузницей и дымовой трубой, заводоуправление и ремонтно-механический цех состоят под государственной охраной.

В настоящее время Комбинат цветной печати продолжает традиции карточного дела в России. Появились новые технологии, оборудование, и выделка российских карт до сих пор остается на самом высоком уровне.

Главный производственный корпус •



ОБУХОВСКИЙ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД (Б. АЛЕКСАНДРОВСКАЯ МАНУФАКТУРА)

ЗАВОД «БОЛЬШЕВИК»



• Императорская Александровская мануфактура. Гравюра первой половины XIX века

Среди множества петербургских заводов есть те, чья роль в становлении российской промышленности особенно велика. Одним из них является старейшее петербургское предприятие Обуховский сталелитейный завод. Занимая значительный по протяженности участок проспекта Обуховской обороны и левого берега Невы, предприятие служит функциональным и композиционным центром окружающей городской застройки.

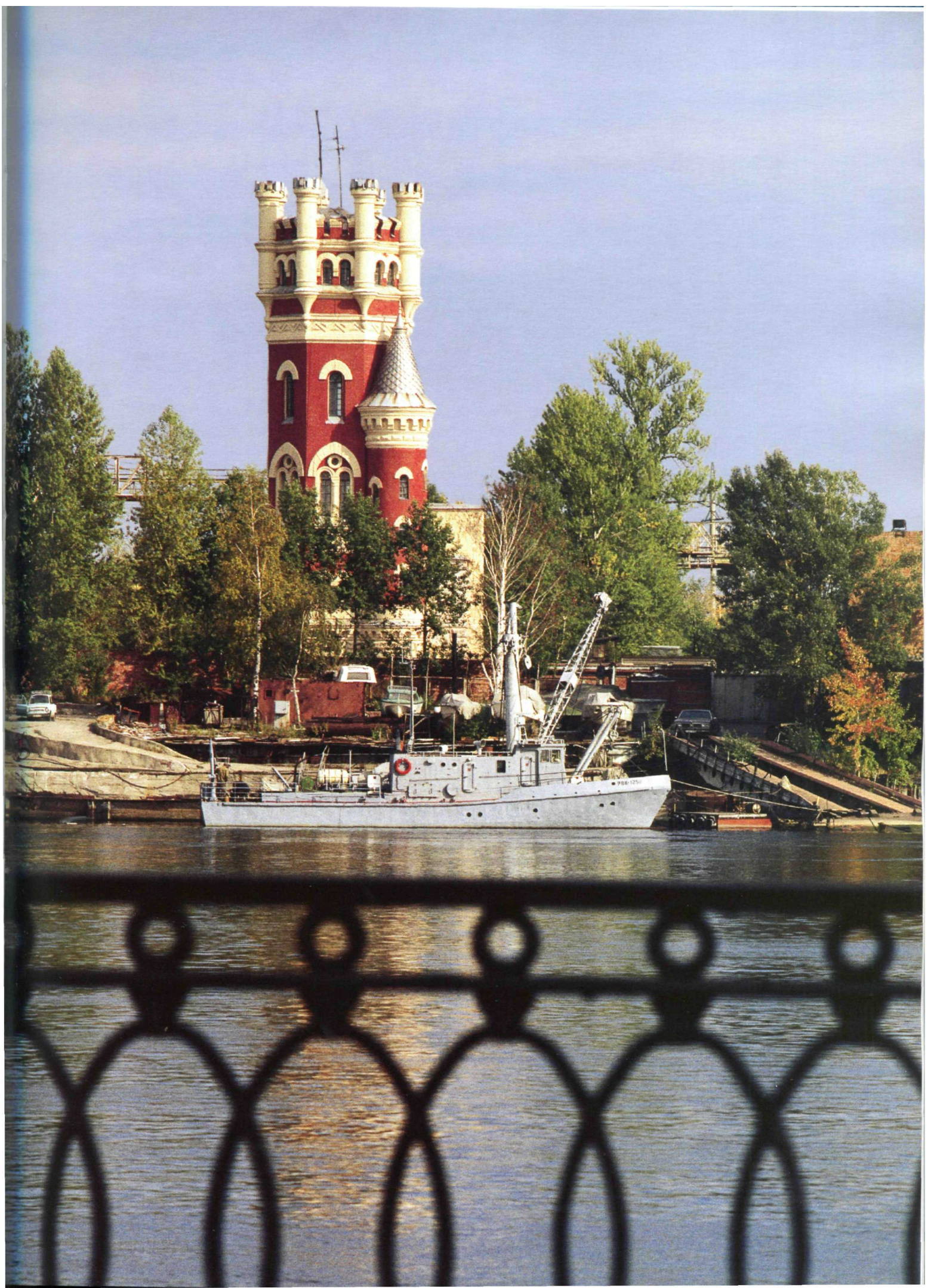
• Орудийная мастерская

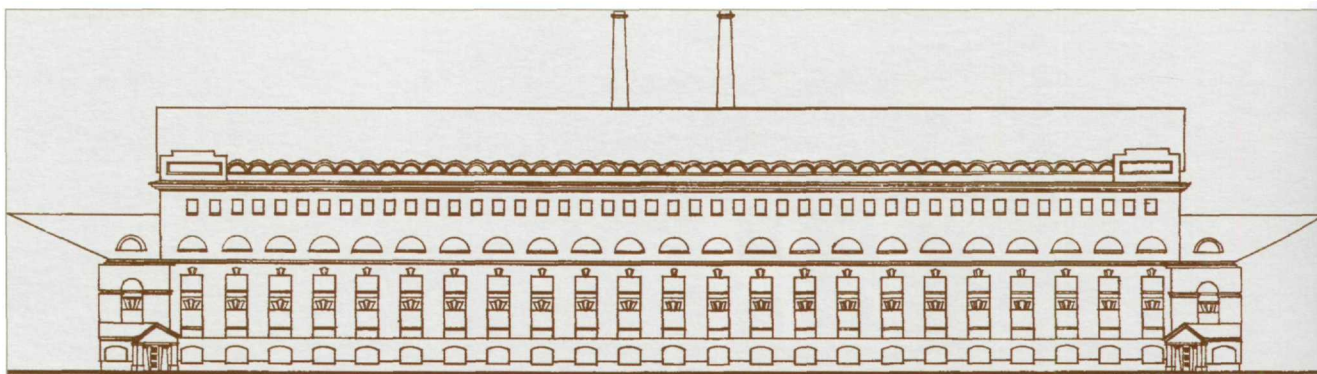


Его история восходит к первенцу российской индустрии — Александровской казенной мануфактуре, основанной здесь по инициативе аббата Оссовского, одобренной императором Павлом I. В 1798 году был издан указ «Об устройстве близ Санкт-Петербурга фабрики для обрабатывания хлопчатой бумаги и шерсти с употреблением на оной питомцев Воспитательного дома». Новая мануфактура положила начало промышленному перевороту в России, стала первым русским заводом текстильного машиностроения, поставщиком квалифицированной рабочей силы для развивающейся текстильной промышленности. Предприятие разместилось на месте и в постройках бывшего имения князя А.А. Вяземского, генерального прокурора, министра юстиции, финансов и внутренних дел. Это была богатая усадьба с трехэтажным барским домом, садом в

английском вкусе и домиками для гостей. После смерти Вяземского имение передали в казну. Среди авторов проекта заводского комплекса был ученик А. Захарова архитектор А.Н. Роков, а руководил строительством первых зданий и устройством оборудования талантливый инженер, выходец из Шотландии А.Я. Вильсон, бессменный директор Александровской мануфактуры и Ижорского завода в течение полувека, один из учредителей Российской бумагоделательной мануфактуры.

В планировке нового предприятия сочетались усадебный принцип и приемы городской застройки. Сблокированные производственные корпуса образовывали квадраты с системой внутренних дворов: парадный двор с церковью Александра Невского, «магазин» и караульным домом, старый двор с прядильным корпусом и воспитательным домом. Комплекс был рассчитан на восприятие издали при подъезде водным путем. Ближе к Шлиссельбургскому тракту размещались жилые дома с земельными наделами. Просуществовав более полувека, мануфактура была





• Лenoпрядильная Александровской мануфактуры. Инженер А.Я. Вильсон. 1810-е годы

упразднена в 1860 году. Ее постройки сохранились и частично перешли к Карточной фабрике, а частично вошли в состав нового предприятия — Обуховского сталелитейного и пушечного завода. В 1863 году здесь было основано производство литой стали по методу горного инженера П.М. Обухова. Для петербургских условий метод приспособил другой талантливый инженер — Н.И. Путилов. Этим двум выдающимся изобретателям и организаторам вместе с предпринимателем С.Г. Кудрявцевым удалось получить от казны обширную территорию, состоявшую в ведении Опекунского совета, и организовать Товарищество Обуховского сталелитейного завода. Производство было налажено в кратчайшие сроки, и уже в 1864 году Путилов проводил в присутствии Александра II отливку первых стальных орудий.

Многие постройки Александровской мануфактуры были сохранены и вошли в состав нового предприятия. Наряду с приспособлением старых зданий для нужд развивающегося производства, строились и новые корпуса: станочная, торпедно-минная, орудийная, башенная и другие мастерские, а также несколько служебных зданий — электростанция, амбулатория и больница. Все они были выполнены в характерном для конца XIX века «кирпичном стиле». В проектировании Обуховского завода принимали участие такие видные архитекторы, как Р.Р. Генрихсен и Ф.Ф. Лумберг.

Производственные корпуса с массивными неоштукатуренными стенами и кирпичным декором имели обширные, хорошо освещенные внутренние пространства, перекрытые легкими металлическими конструкциями, остекленные кровли, фонари верхнего света, большие окна-витражи. Все это создавало оптимальные условия для работы и придавало особую выразительность внешнему облику утилитарных построек. Наиболее удачным в архитектурном отношении можно назвать корпус орудийной мастерской, расположенный вдоль Шлиссельбургского проспекта (ныне пр. Обуховской обороны), построенный по проекту архитектора Ф.Ф. Аумберга. Протяженное здание ритмично расчленено мощными контрфорсами и завершено зенитным фонарем верхнего света. Тот же архитектор строил и упомянутые выше электростанцию и больницу с амбулаторией.

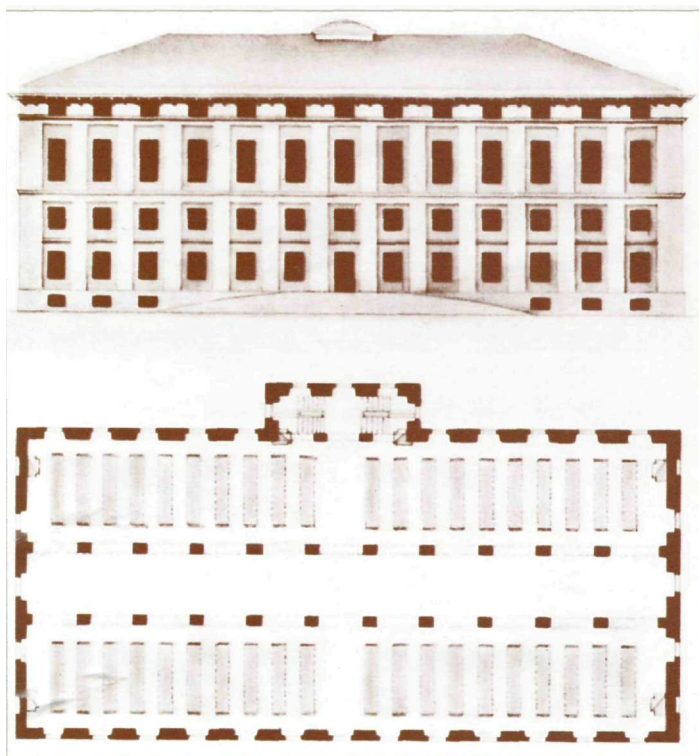
• Орудийная мастерская



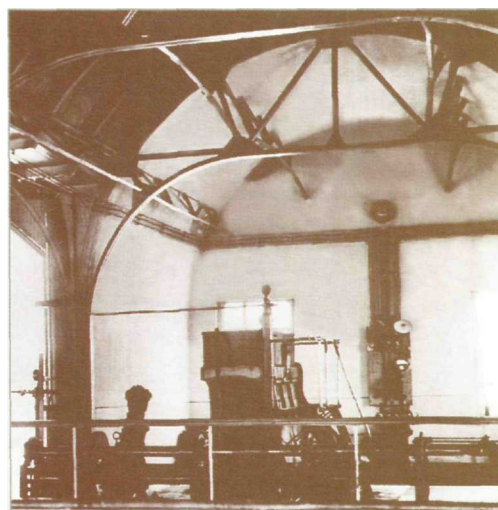
После революции Обуховский завод, переименованный в завод «Большевик», продолжал свою работу, не останавливаясь даже в самые тяжелые периоды Великой Отечественной войны. В послевоенное время многие старые корпуса были значительно перестроены и реконструированы. До наших дней неплохо сохранились такие постройки Александровской мануфактуры, как лазарет, две мастерские, в одной из которых размещалась главная контора Обуховского завода, завозный двор и инвалидный дом, служивший затем жилым домом начальника завода. Все они являются уникальными памятниками отечественной промышленной истории, редкими образцами промышленных зданий в стиле позднего классицизма и, наряду с более поздними кирпичными зданиями конца XIX века, состоят под государственной охраной.



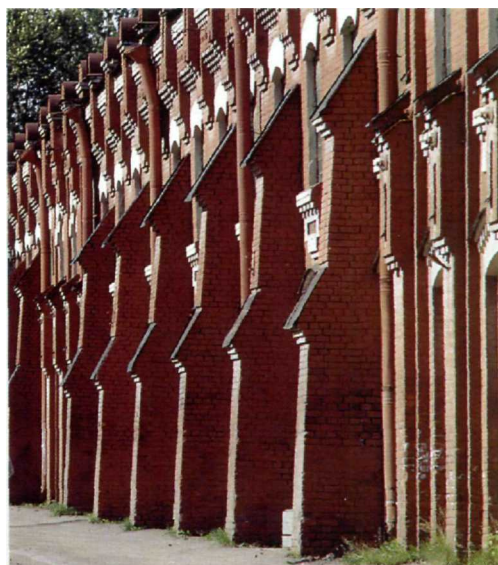
Орудийная мастерская •



• Ткацкая фабрика
Александровской мануфактуры



Интерьер мастерской. •
Фото начала XX века



АЛЕКСАНДРОВСКИЙ ЧУГУНОЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД

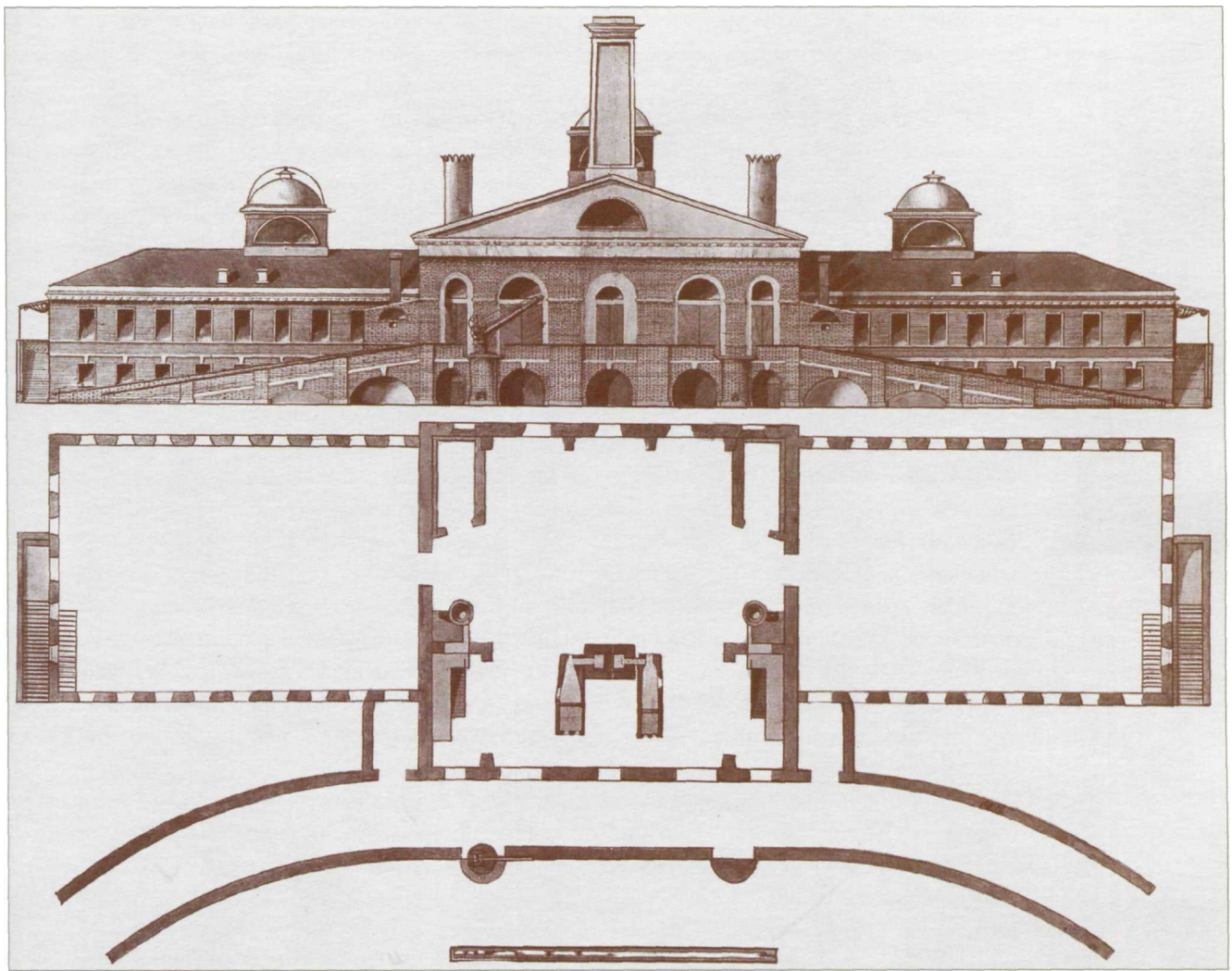
ОАО «ПРОЛЕТАРСКИЙ ЗАВОД»

История Александровского чугунолитейного завода — одна из интереснейших страниц истории Петербурга. Он был перенесен на седьмую версту Шлиссельбургского тракта с Петергофской дороги после разрушительного наводнения 1824 года и отстроен заново под руководством его первого директора Матвея Егоровича Кларка. Выходец из Шотландии, одаренный инженер и организатор, прошедший путь от слесарных дел мастера до управляющего, Кларк целиком посвятил себя заводу. Его инженерные требования во многом определили планировочное решение всего предприятия. Вместе с Кларком над внешним обликом первых построек — апликеральной, слесарной и литейной мастерских, построенных в 1825—1826 годах, — работал архитектор А.И. Постников. Возможно, в проектировании фасадов зданий, обращенных к Неве, принимал участие выдающийся русский архитектор В.П. Стасов, с которым Кларка связывала личная дружба.

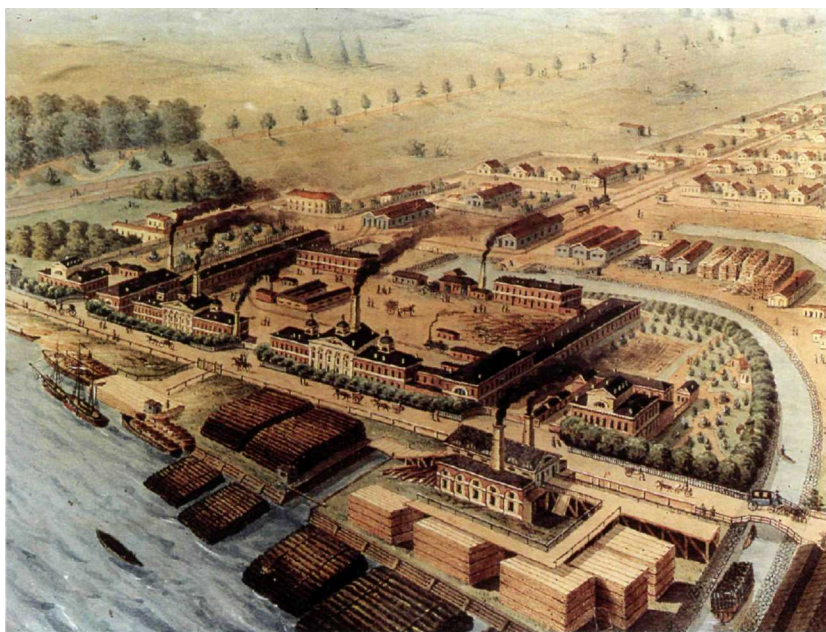
Завод формировался в эпоху классицизма. Со стороны Шлиссельбургского тракта (ныне пр. Обуховской обороны) заводские здания образуют протяженную фронтальную композицию, решенную симметрично относительно главного въезда, о котором до наших дней напоминают фигуры двух чугунных львов, отлитые на заводе по моделям скульптора И.П. Прокофьева. Лицевые корпуса оформлены фронтонами и пилястрами простого ордера, имеют большие арочные окна. Сочетание желтых оштукатуренных стен и белых деталей характерно для классицизма. Завершают композицию расположенные по бокам два небольших одинаковых здания с мезонинами — дома директора и помощника со службами. В глубине участка находилась складская зона, а дальше — жилой поселок для рабочих, сетка поперечных и продольных улиц которого определялась симметричной компоновкой заводских строений. Поскольку капиталистические отношения в России развивались в период крепостничества, то и уклад жизни рабочих на заводах во многом оставался патриархальным. Они не

• *Котельная мастерская*

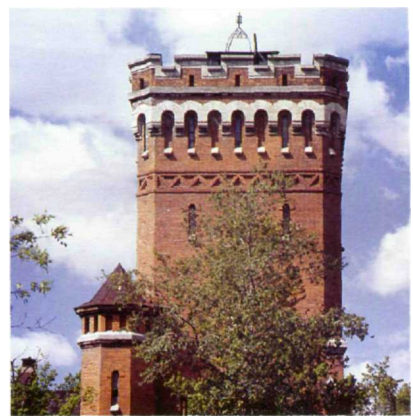




• Литейный цех. Архитектор А.И. Постников, инженер М.Е. Кларк. 1820-е годы



• Панорама завода.
Акварель первой половины XIX века



• Водонапорная башня •

только трудились на производстве, но и жили здесь же, обрабатывая выделенные им неподалеку земельные наделы. Вокруг завода образовывалось целое селение с церковью, школой, больницей, торговыми рядами и трактирами.

Этот период истории завода связан с крупными государственными заказами. После победы России в Отечественной войне 1812 года в столице возводились памятные победные сооружения. И на Александровском заводе были изготовлены Московские и Нарвские триумфальные ворота, квадрига Аполлона для Александринского театра, шестерка лошадей, вознесенная над аркой Главного штаба. Многие чугунные львы, символизирующие силу и власть, также отлиты на Александровском заводе.

С началом строительства железных дорог завод перешел в ведение Департамента путей сообщения и стал называться Александровский главный механический завод Николаевской железной дороги. Развитие и перепрофилирование завода повлекло за собой строительство новых цехов, связанных с паровозостроением. Этот этап истории завода наиболее ярко отразился в постройках 1890-х годов. По проекту инженеров Г.В. Войновича и Ф.С. Ясинского в 1891—1893 годах была возведена водонапорная башня из красного кирпича в романтическом духе. Она доминирует в застройке набережной и украшает собой панораму Невы. В те же годы по проектам архитекторов И.И. Шапошникова, А.А. Клевшинского и инженера Ф.С. Ясинского были построены здания котельной, литейной, модельной, колесной, рессорной и сборной мастерских, а также здание кузницы. Эти большепролетные цеха, перекрытые металлическими фермами с фонарями верхнего освещения, стали примерами использования в промышленной архитектуре прогрессивных форм и конструкций. Например, в колесной мастерской применение шедовых покрытий в сочетании с массивными краснокирпичными стенами, усиленными пилонами-контрфорсами, придают зданию монументальный вид и позволяют осветить все его внутреннее пространство.

В XX веке история завода, который с 1922 года стал называться Пролетарским, была по-прежнему связана с паровозостроением и далее с тепловозостроением. С 1964 года завод перешел на изготовление уникальных судовых механизмов. К 1990-м годам это было уже крупное научно-производственное объединение. Почти каждое судно, строящееся на стапелях страны, оснащалось изделиями завода.

В настоящее время ОАО «Пролетарский завод» — крупнейшее предприятие Северо-Западного региона по выпуску изделий судового, энергетического и общего машиностроения. Руководство завода большое значение придает изучению истории предприятия. На заводе существует музей с уникальными фондами, экспонатами, архивными документами и фотоматериалами.

Начиная с послевоенных лет Невский район активно застраивался жилыми кварталами, поэтому историческая архитектурная среда, характерная для Петербурга XIX века, сохраняется здесь только благодаря промышленным постройкам.

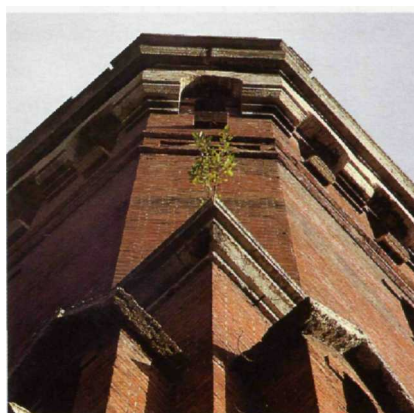
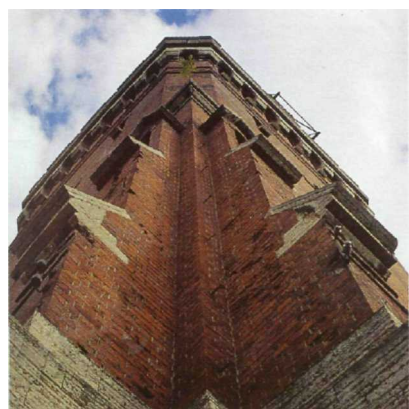
Для нашего города завод является памятником истории и культуры, а его исторические постройки находятся под охраной государства.



*Слесарная
и модельная мастерские*



• Колесная мастерская



•
Водонапорная башня



ВАГОННЫЕ МАСТЕРСКИЕ АЛЕКСАНДРОВСКОГО ГЛАВНОГО МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

АО «ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»

Завод занимает обширную территорию между улицей Седова и железнодорожной веткой Петербург—Москва. Поскольку производство связано с вагонами и даже целыми вагонными составами, ко всем заводским цехам подведены железнодорожные пути. Протяженные краснокирпичные цеха с фонарями верхнего освещения, с великолепными акцентами дымовых труб котельной скрыты со стороны улицы Седова высокими аллеями тополей. И только с высоты путепровода, построенного над железной дорогой в 1970-е годы, можно увидеть этот интересный заводской комплекс.

Первые производственные постройки возникли на этой территории после передачи в 1843 году Александровского чугунолитейного завода, расположенного на 7-й версте Шлиссельбургского тракта, в ведение Главного управления путей сообщения. И с 1844 года между слободой, где жили рабочие завода, и трассой, отведенной для будущей железной дороги между Петербургом и Москвой, строятся деревянные цеха и каменная кузница для организации вагонного отделения. В старых цехах Александровского завода, выходящих к Неве, производились паровозы. Все строительные работы курировал старший архитектор департамента железных дорог Р.А. Желязевич.

Железнодорожное сообщение в России развивалось, завод получал все больше заказов. С 1868 года на участках паровозных и вагонных мастерских начинается реконструкция. Сносятся старые деревянные постройки, строятся большепролетные, перекрытые металлическими фермами, протяженные кирпичные корпуса сборнопассажирского, сборнотоварного, деревообделочного, колесосборочного цехов, малярная и котловая мастерские. С торцов здания оформлены брутальными портала-

• *Деревообделочная мастерская*



• *Водонапорная башня*





• Котельная



• Колесосборочная мастерская



• Колесосборочная мастерская



Склад •

ми с мощными контрфорсами и деревянными воротами. Крупные оконные проемы боковых фасадов решены в виде высоких витражей с полукруглыми завершениями. Особо интересный силуэт придают деревообделочной и сборнотоварной мастерским шедовые конструкции фонарей верхнего освещения.

Все цеха вагонного отделения были построены практически в одно время, в 90-е годы XIX века, по проектам архитектора И.И.Шапошникова и инженера Ф.С. Ясинского. Поэтому архитектурная среда, сложившаяся на заводе, производит впечатление цельности и законченности. Своеобразным дополняющим акцентом этой среды стала железобетонная водонапорная башня, построенная в 30-е годы.

В 1931 году завод отделился от своего головного предприятия и стал называться Октябрьским вагоноремонтным заводом. В то же время была проведена частичная реконструкция предприятия. Свободные пролеты между некоторыми мастерскими были застроены в характере исторических построек из красного лицевого кирпича. Тогда же началась прокладка улицы Седова, в которую влилась Экипажная улица рабочей слободы.

Сейчас завод акционировался и носит название АО «Электроввагоноремонтный завод». После отделения Латвии, где находился Рижский вагоностроительный завод, бывший в советские времена ведущим предприятием отрасли, петербургский завод стал головным российским предприятием по строительству вагонов.

Основной комплекс исторических построек завода сохранился и находится под государственной охраной.

НЕВСКОЕ СТЕАРИНОВОЕ ТОВАРИЩЕСТВО

ЗАО «НЕВСКАЯ КОСМЕТИКА»



• Косметический цех

Предприятие занимает два сравнительно небольших квартала по обе стороны проспекта Обуховской обороны (б. Шлиссельбургский тракт). Оно возникло в 1839 году, когда по указу Николая I было учреждено «Общество для выделки стеариновых свечей, олеина и мыла». Для реализации проекта в том же году общество приобрело свечной заводик на 8-й версте Шлиссельбургского тракта. Уже в 1843 году предприятие, названное С.-Петербургским Невским заводом, получило право изображать на своей продукции государственный герб, что являлось свидетельством ее высокого качества. За свою дореволюционную историю Невский завод восемь раз «завоевывал» гербы, дважды награждался золотыми медалями.

В 1851 году на базе завода была учреждена Компания Невского стеаринового и мыловаренного завода. Учредителями ее были петербургские купцы, подданные Великобритании Казалет, Крон, Миллер и др. В 1857 году такое же производство появилось и в Москве, а в 1868 году петербургское и московское отделения объединились. Было создано

Невское стеариновое товарищество, прославившееся не только в России, но и во всем мире высоким качеством продукции.

После революции, в 1918 году, Невский стеариновый и мыловаренный завод был национализирован и законсервирован. Производство возобновилось только в 1925 году, причем не только в полном дореволюционном ассортименте, но и с освоением новых торговых марок мыла.

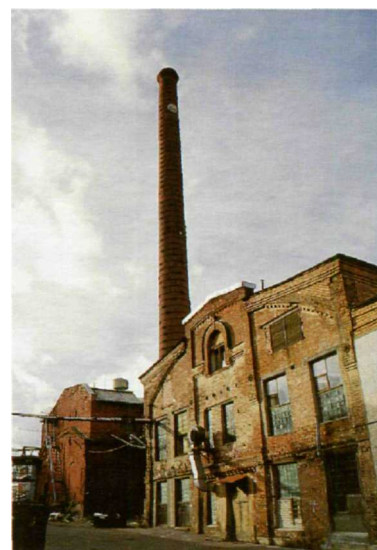
В годы Великой Отечественной войны завод выпускал продукцию оборонного значения (порошки для горючих смесей, динамитный глицерин), а также варил мыло.

После войны предприятие было восстановлено, технически переоснащено и начало изготавливать, наряду с мылом, зубные пасты и косметическую продукцию.

Историческую основу современного предприятия составляют промышленные здания из красного кирпича, возведенные в конце XIX века. Первые постройки завода не сохранились: пожароопасное производство неоднократно горело. Особенно сильный пожар случился в 1855 году — остались только обгоревшие каменные стены отдельных зданий. Благодаря энергии и знаниям управляющего заводом Юлия Шотлендера, предприятие не только было отстроено заново, но и оснащено по последнему слову техники того времени. В 1857 году на месте одного из сгоревших зданий архитектор Л.Л. Бонштедт построил здание стеаринового завода, а в 1859—1860 годы надстроил здание мыловаренного.

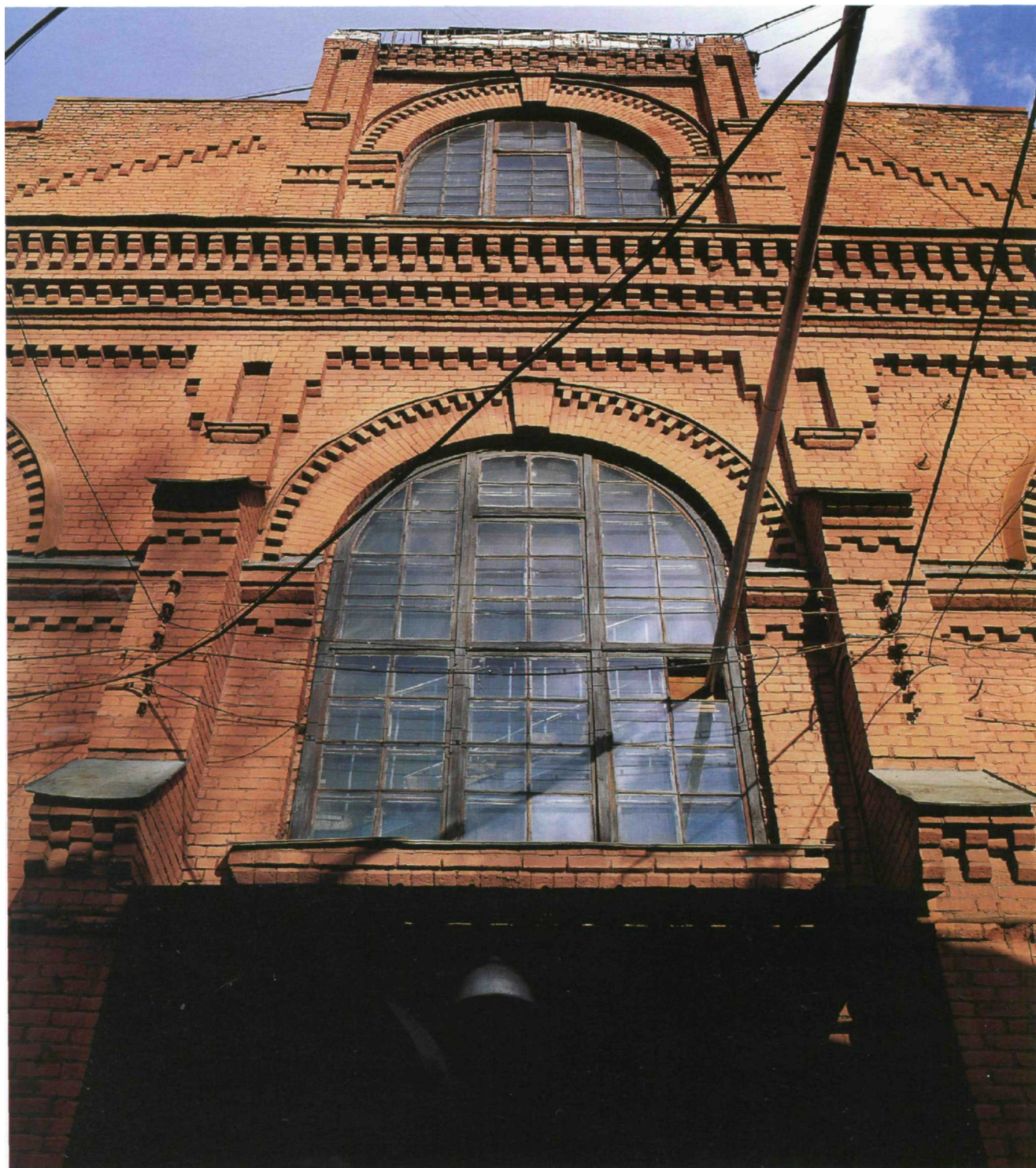
В заводской застройке доминирует трехэтажное кирпичное здание цеха косметической продукции, построенное в 1894 году (на фронте сохранилась дата). Оно имеет выразительное архитектурное решение. Массивность кирпичных стен усилена контрфорсами ступенчатой формы, большие окна-витражи обрамлены архивольтами, кирпичный карниз состоит из нескольких про-

Внутризаводская территория •



филей и «сухарики». На противоположном участке завода в 1905 и 1911 годах, по проекту и под руководством архитектора А.В. Кенеля, были возведены склады, отвечавшие самым передовым и строгим требованиям того времени. Сохранилось также двухэтажное здание, выходящее на проспект, — дом управляющего и контора, находящееся под государственной охраной. Кстати, здесь жили последние управляющие заводом: отец, а затем сын, Егор и Александр Лингарды.

В 1992 году предприятие преобразовано в Акционерное общество «Невская косметика» и продолжает работать, используя постройки XIX века для нужд века XXI-го.



ЭЛЕВАТОР АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА ТОВАРНЫХ СКЛАДОВ

ОАО «НЕВСКАЯ МЕЛЬНИЦА»

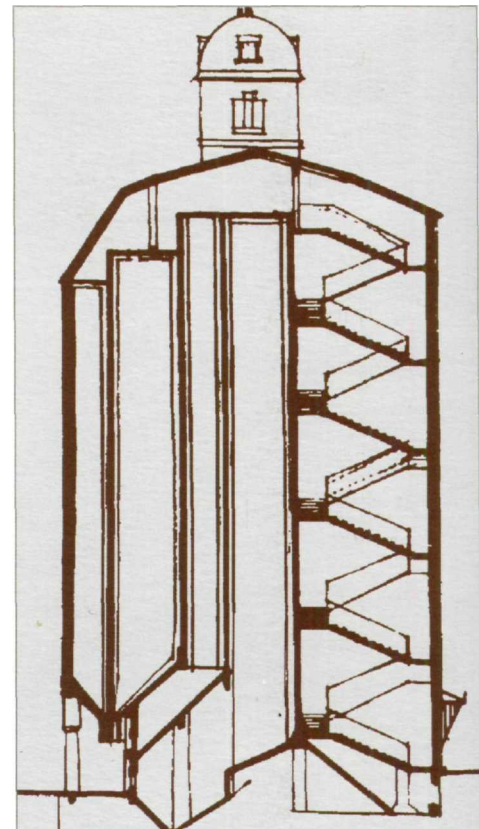
Формирование мукомольного комплекса Акционерного общества товарных складов у истока Обводного канала началось в 1907 году с постройки паровой мельницы — одного из первых в Петербурге железобетонных сооружений «скелетного» типа (инженер Г.А. Гиршсон). Затем инженер И.Н. Квиль построил здесь элеватор и пакгаузы. Монолитной железобетонной структуре элеватора отвечает лапидарная пластика крупных обобщенных объемов. Четкий и мощный ритм вертикальных выступов (закромов) превращает фасад в складчатую поверхность. Эти выступы напоминают излюбленную в архитектуре модерна форму трехгранных эркеров, однако здесь нет каких-либо изобразительных стилизованных форм — специфический, полный брутальной экспрессии архитектурный образ создан чисто утилитарными элементами, самой конструкцией. Здание можно считать одним из предвестников конструктивизма. Находящийся у истока Обводного канала, элеватор виден издали со стороны Невы и задает тон в индустриальном пейзаже этой части города.

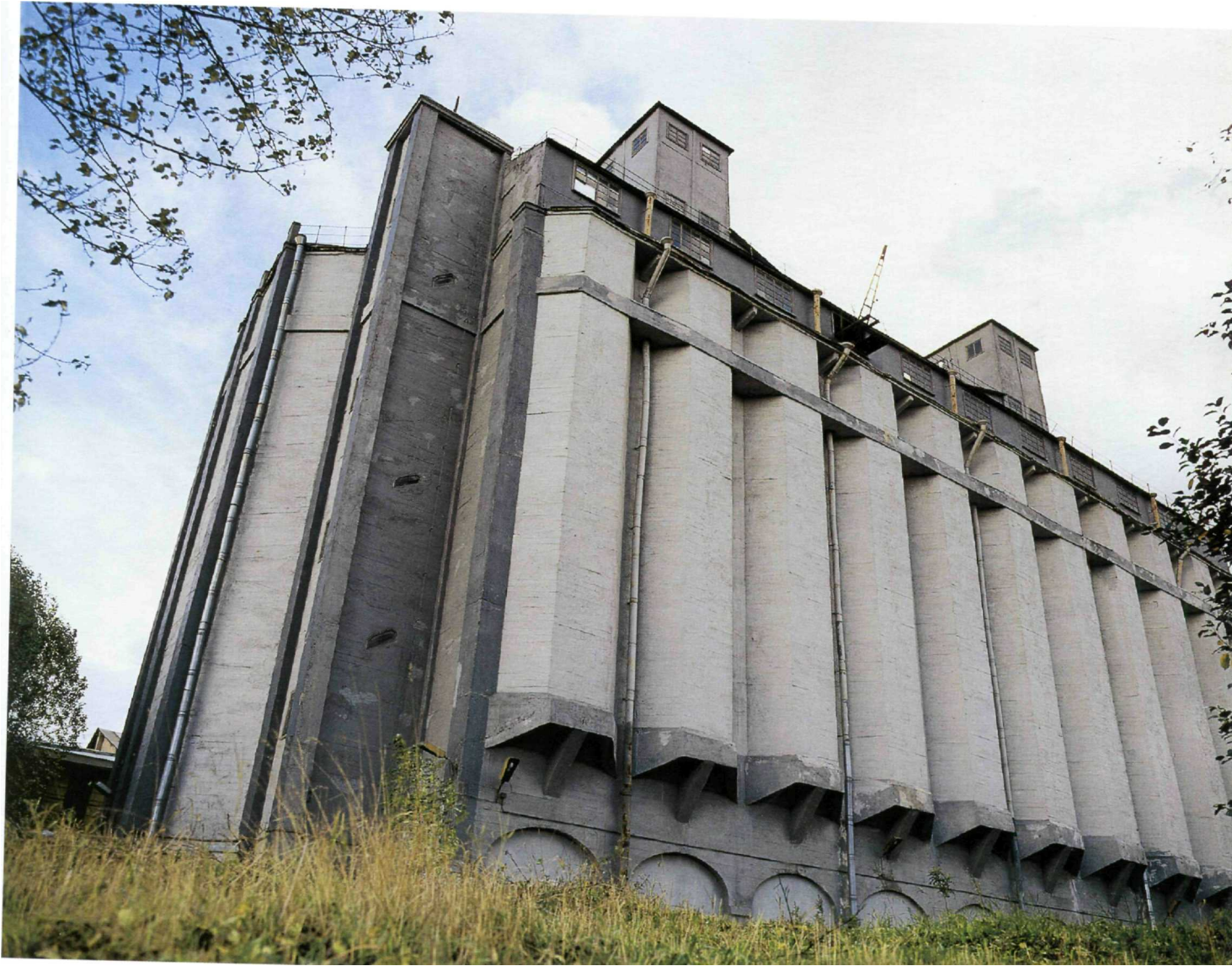
Здание находится под государственной охраной. Сейчас оно не используется, но после внутренней реконструкции может выполнять новые функции — стать складом, многоярусным гаражом или универмагом.

• Элеватор

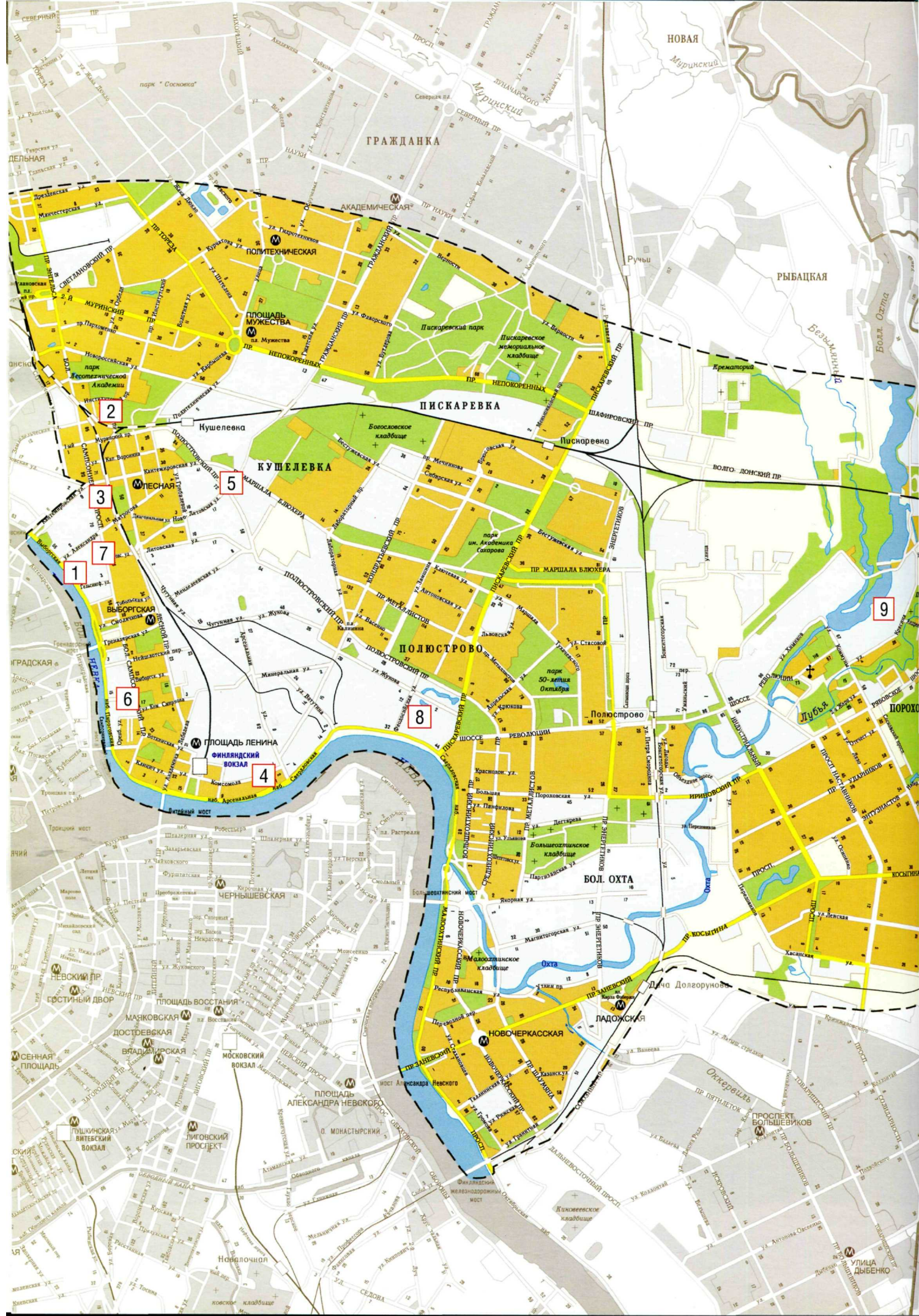


Разрез.
Инженер И.Н. Квиль. 1911





• Элеватор •



ГРАЖДАНКА

НОВАЯ

Муринский

АКАДЕМИЧЕСКАЯ

РЫБАЦКАЯ

2

ПИСКАРЕВКА

Безымянный

КУШЕЛЕВКА

Писсарена

3

КУШЕЛЕНА

ВОЛГО-ДОНСКИЙ ПР

7

ПОЛЮСТРОВО

9

1

ВЫБОРГСКАЯ

6

ПОЛЮСТРОВО

8

ПЛОЩАДЬ ЛЕНИНА
ФИНАНСКИЙ
ВОКЗАЛ

4

ВОЛ. ОХТА

ЧЕРНЫШЕВСКАЯ

НОВОЧЕРКАССКАЯ

ЛАДОЖСКАЯ

ДОСТОВЕРСКАЯ

ВЛАДИМИРСКАЯ

ПЛОЩАДЬ
АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО

ЛИТОВСКИЙ
ПРОСПЕКТ

МОСКОВСКИЙ
ВОКЗАЛ

Новолочный

СЕЛОВА

ПРОСПЕКТ
БОЛЬШЕВИКОВ

УЛИЦА
ДЫБЕНКО

Территории правого берега Невы и правый берег Большой Невки получили еще в петровские времена явную промышленную ориентацию. Уже в XVIII веке на Выборгской стороне было сконцентрировано множество предприятий. Поначалу здесь находились частные судостроительные верфи ладожских купцов, кожевенные и сахарные заводы. Были тут и «казенные пивоварни для пива и меда, большие их каменные строения образовали квадрат». Характерная для петербургской промышленности особенность, отмеченная не раз исследователями, — традиционность в использовании какой-либо территории по ее первоначальному назначению — проявилась и в истории освоения Выборгской стороны. Поэтому промышленность надолго закрепилась там, где находились первые предприятия. На месте первых сахарных фабрик в начале XIX столетия был основан сахарный завод Штиглица, перешедший потом к Карру. Позднее территория этого завода отошла к новому предприятию, основанному Нобелем.

В период индустриализации, начиная со второй трети XIX века, здесь стали интенсивно возводиться бумагопрядильные, текстильные, металлообрабатывающие, механические, машиностроительные и другие фабрики и заводы. Местность приобрела еще более индустриальный характер при переносе в 1850-х годах производства из Арсенала на Литейном на правый берег Невы, на место упраздненной Партикулярной градской верфи. Промышленный пояс плотно охватил прибрежные территории и участки вдоль Б. Сампсониевского проспекта.

Правый берег Невы (Калининский район) занимают корпуса Охтинской бумагопрядильной мануфактуры, пивоваренного завода «Новая Бавария», металлического завода, меднопрокатного завода Розенкранца, механического завода «Феникс» и Арсенала. Во всей этой протяженной панораме акцентами служат разновысотная композиция Охтинской бумагопрядильной мануфактуры, краснокирпичный корпус с башенкой металлического завода и классицистическая композиция построек Арсенала. По берегу Большой Невки не менее плотно расположены предприятия: мануфактура Лебедева, цеха завода «Людвиг Нобель» с особняком Нобелей, Невская ниточная мануфактура «Невка», комплекс Николаевской мануфактуры «Воронин, Люш и Чешер». Безусловным лидером в архитектурно-градостроительном плане и доминантой панорамы служат живописная многобашенная композиция фабрики «Невка» и фабрики «Воронин, Люш и Чешер».

Большинство предприятий Выборгской стороны продолжают работать и в наши дни. И хотя многим из них тесно в старых стенах, вопрос о перепрофилировании ставится лишь в отношении некоторых из них.

1. *Фабрика «Невка»*
2. *Кушелевский хлебозавод*
3. *Автомобильный завод «Русский Рено»*
4. *Арсенал*
5. *Главная понижающая подстанция Волховской ГЭС*
6. *Механический завод «Людвиг Нобель»*
7. *Телефонный завод русского акционерного общества «Л.М. Эриксон и К^о»*
8. *Канатная фабрика М.Я. Эдвардса и Ц.А. Кавоса*
9. *Охтинские пороховые заводы*

ФАБРИКА «НЕВКА» ТОВАРИЩЕСТВА НЕВСКОЙ НИТОЧНОЙ МАНУФАКТУРЫ

ФАБРИКА «КРАСНАЯ НИТЬ»



* Вид с Большой Невки

В излучине Большой Невки расположен живописный комплекс зданий и сооружений промышленного назначения, известный многим по гравюре А. Остроумовой-Лебедевой «Дымы на Выборгской». Панорама набережной Большой Невки с выразительными по силуэту кирпичными зданиями фабрик, с водонапорными башнями и дымовыми трубами — одно из немногочисленных художественных изображений индустриального пейзажа Петербурга начала XX века.

Строительство этой фабрики происходило в несколько этапов. Основана она была в 1846 году как бумагопрядильная мануфактура купца И.И. Торшилова. К 1849 году относится возведение первого фабричного здания по проекту архитектора А.Н. Рокова. Эта старейшая постройка фабрики была выдержана в духе ранней английской промышленной архитектуры — со стенами из неоштукатуренного красного

кирпича и внутренним металлическим каркасом. В дальнейшем постройки архитекторов разных поколений, дополняя друг друга, постепенно образовали целостный ансамбль, выдержанный в «кирпичном стиле». Корпуса вдоль набережной, примыкающие к старому зданию, и водонапорные башни были сооружены в 1890-х годах по проекту архитектора Ф.К. фон Пирвица. В этот период фабрика вошла в состав товарищества Невской ниточной мануфактуры.

В глубине участка в 1911 году было возведено еще одно крупное здание с шатровыми башнями, фасадам которого автор проекта, один из лидеров петербургского модерна архитектор Н.В. Васильев придал предельно лаконичный облик, не выходя за рамки «кирпичного стиля». Динамичное сочетание разных объемов, экспрессивные силуэты башен и вертикали дымовых труб — все это определило ведущую роль фабричного ансамбля в панораме Большой Невки с ее неповторимым по выразительности индустриальным пейзажем.

Ныне постройки принадлежат прядильно-ниточному комбинату «Красная нить» и используются по своему прямому назначению. Комплекс находится под государственной охраной как памятник промышленной архитектуры, имеющий важное градостроительное значение.



Ниточная фабрика



Прядильные корпуса



КУШЕЛЕВСКИЙ ХЛЕБОЗАВОД



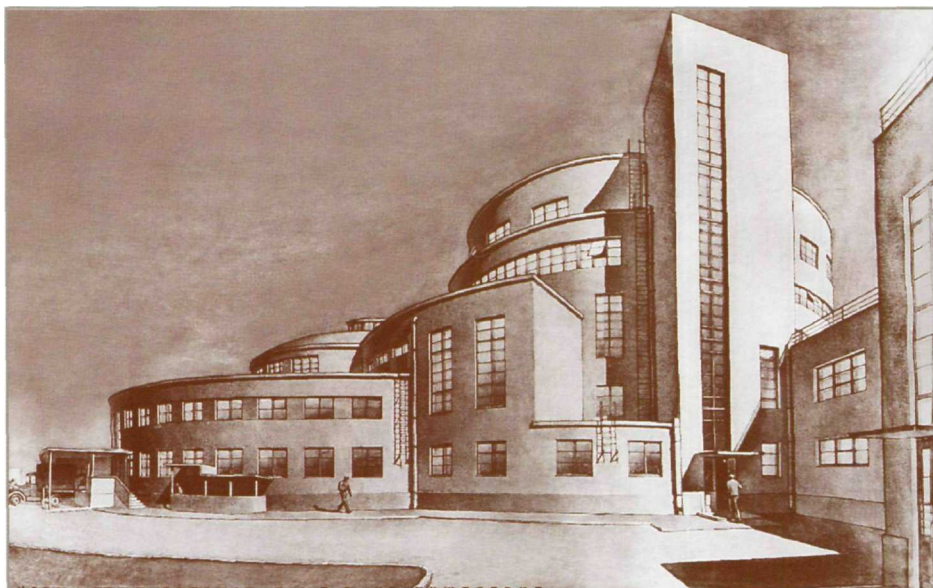
• *Кушелевский хлебозавод. 1930-е*

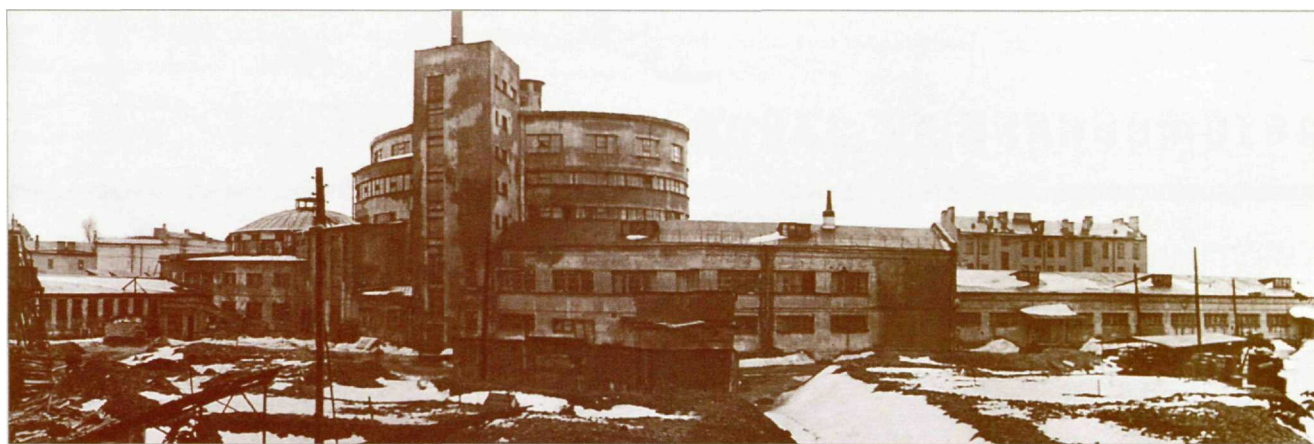
нарастающие цилиндрические объемы. Контрастное сопоставление разновеликих круглых и прямоугольных частей, включение высоких параллелепипедов лестничных клеток, чередование горизонтальных и вертикальных полос остекления, игра строгих геометрических форм создают выразительный и правдивый образ промышленного сооружения в стиле конструктивизма. Здание частично искажено поздними пристройками. Находится под государственной охраной.

Завод построен в 1930-е годы по прогрессивной технологии инженера Г.П. Марсакова, предложившего механизированный вертикально-кольцевой процесс приготовления хлеба. Архитектурное решение здания приписывается мастерской А.С. Никольского — лидера «Современной архитектуры» в Ленинграде. Аналогичный хлебозавод был построен на Петроградской стороне (Барочная улица).

В центре здания установлена круглая вращающаяся печь. С верхних этажей хлеб поступает по круговой автоматизированной линии в складские помещения и в зону отгрузки. Производственный цикл наглядно выражен в композиции, основу которой составляют ступенчато

Кушелевский хлебозавод. Проект. 1930-е годы •





Панорама завода. 1970-е годы •



АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД «РУССКИЙ РЕНО»

ЗАВОД ИМЕНИ В.Я. КЛИМОВА



• Сборочная мастерская. Фото начала XX века

История завода началась с создания в 1912 году Акционерного общества «Русский Рено», в задачи которого входило наладить в Петербурге ремонт автомобилей известной французской фирмы. Предприятие разместилось в индустриальной зоне в квартале между Б. Сампсониевским проспектом и железнодорожными путями. Строительство мастерских было поручено выдающемуся петербургскому архитектору, мастеру «северного модерна» Алексею Федоровичу Бубырю, который к тому же был одним из членов вновь созданного акционерного общества.

Новизна архитектурного замысла, положенного в основу композиции многопролетной мастерской, предназначенной для сборки и ремонта легковых автомобилей, соответствовала новаторству самой отрасли. К

главному корпусу так называемой «починочной мастерской» пристраивались меньшие, чем он, однопролетные корпуса-галереи. Их количество могло неограниченно увеличиваться по мере развития производства. Аналогичный принцип так называемой незавершенной свободной композиции применил и другой выдающийся мастер, работавший в тесном содружестве с Бубырем, — Николай Васильевич Васильев. Однако замысел Васильева, заложенный им в проект развития ниточной фабрики «Невка», расположенной неподалеку от «Русского Рено», не получил воплощения. Проект Бубыря также не был реализован полностью. В 1914 году были выстроены три пролета — один большой (помещение для монтажа) и два одинаковых меньших (галереи для станков), примыкавших к нему с севера, а в 1916 году к ним добавилось еще два. В дальнейшем лицевые фасады мастерских (кроме большепролетной), обращенные на Б. Сампсониевский проспект, были перестроены, сохранились лишь фасады внутри заводской территории (20 пролетов), однако их композиция, в целом схожая с проектом, имеет и некоторые отличия. В современном виде треугольные фронтоны каждого корпуса-галереи существуют не самостоятельно, как это было на чертеже, а выделяются в виде оштукатуренных плоскостей на фоне общего кирпичного парапета. Поскольку сохранились авторские чертежи лишь на четыре пролета, то трудно определить, в какое время строились остальные.

Без изменений дошел до нас корпус большепролетной мастерской с подкрановым оборудованием, предназначавшейся для монтажа автомобилей. Это двухскатное кирпичное неоштукатуренное здание торцом обращено на проспект. Западный фасад, также как и восточный, симметричные, в плоскости треугольного аттика по центральной оси расположено большое арочное окно, образующее с проемом ворот единый элемент композиции, фланкируемый парами сдвоенных узких окон.

Интерьер мастерской подчеркнута легкий; в отличие от неоклассических фасадов он решен в конструктивно-функциональном духе с использованием новых возможностей железобетонных конструкций. Горизонтальное ленточное освещение на боковых стенах дополнено фонарями верхнего

света и большими витражами в торцах мастерской. Четкий ритм железобетонных пилонов, несущих подкрановую балку, соответствует ритму расположения нижнего пояса арок.

Здание мастерской было встроено в новый объем в период реконструкции 1930-х годов, когда завод переоборудовали для производства авиационных двигателей. Тогда же он получил новое название в честь выдающегося советского авиаконструктора В.Я. Климова.

Такой профиль не был новым для завода. Еще до революции здесь производили ремонт и сборку авиационных двигателей «Рено», применявшихся на первых самолетах русских авиаконструкторов И.И. Сикорского («Русский витязь», «Илья Муромец»), В.А. Слесарева («Святогор»), Д.П. Григоревича («Летающие лодки»).

В годы Второй мировой войны на заводе было изготовлено более половины всех двигателей боевых отечественных самолетов. В послевоенный период здесь началось производство газотурбинных двигателей различного назначения. В наши дни завод является одним из головных предприятий турбостроительной отрасли. На его территории начиная с 1930-х годов было возведено немало построек и реконструировано первоначальных строений. В историко-архитектурном плане наибольший интерес представляет сохранившийся фрагмент здания починочной мастерской — последней работы выдающегося зодчего А.Ф. Бубыря, свидетельства его новаторских поисков.



- Сборочная мастерская



- Интерьер сборочной мастерской

АРСЕНАЛ

ОАО «АРСЕНАЛ»



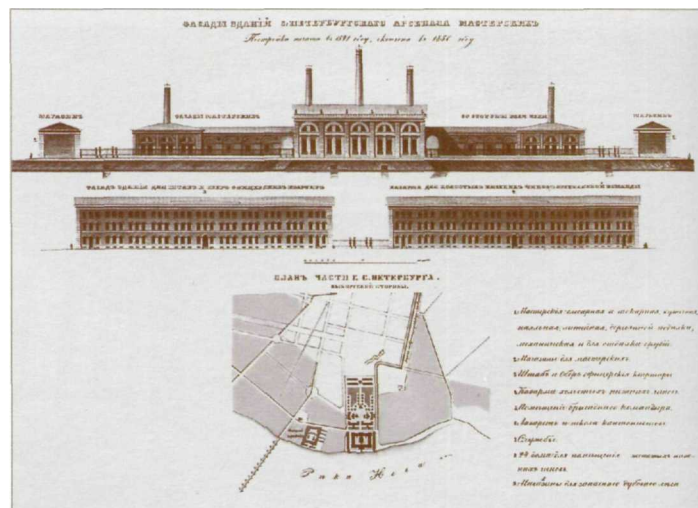
- *Арсенальная набережная*

В панораме Невы, выше по течению от Литейного моста, нельзя не заметить протяженные классицистические корпуса этого предприятия, переведенного сюда с противоположного берега. Арсенал на Выборгской получил свое название от старейшего промышленного комплекса, располагавшегося на Литейном проспекте, преемником которого он и стал. В отличие от предшественника, Арсенала на Литейном, формировавшегося длительное время, новый комплекс был сооружен по единому замыслу, что отличает его от многих петербургских промышленных предприятий середины века, строившихся в несколько этапов. Новый Арсенал расположился на месте бывшей Партикулярной градской верфи почти напротив старого Арсенала. Место было выбрано с учетом наиболее удобного перемещения оборудования по воде на новое место. Комплекс возводился в 1844—1849 годах по проекту архитектора А.П. Гемелиана. Руководил строительством архитектор А.А. Тон.

Вся отведенная Арсеналу территория была разделена на зоны в соответствии с назначением. Основное производство разместилось в квартале между Невой и Симбирской улицей. Корпуса мастерских (слесарная, лафетная, паяльная, кузнечная) образовали в плане замкнутый четырехугольник с внутренним двором. Два корпуса складов (магазинов), обращенные торцом к набережной, фланкировали его по бокам. Фасады зданий, выходящих на Неву, были рассчитаны на дальнейшее восприятие с противоположного берега. Красно-коричневые стены корпусов ритмично расчленены арочными окнами полуциркульного очертания, обрамленными архивольтами. Классические пропорции симметричных частей фасада, их цветовое решение — все выдержано в стиле позднего классицизма. На набережной перед зданиями устроен спуск к воде, по бокам которого установлены пушки.

Замечательны внутренние пространства производственных корпусов с

Мастерские.
Архитектор А.П. Гемелиан. 1840-е



анфиладами залов и коридорами. В большинстве интерьеров можно увидеть сводчатые конструкции потолков. Неплохо сохранились и фасады корпусов, выходящих на Симбирскую улицу. Утрачен лишь двуглавый орел, размещавшийся в аттике центральной части. Интерьер вестибюля и парадная лестница, ведущая в музей истории завода, также дают представление о прошлом. Конечно, изменены некоторые детали — например, вместо скульптурного бюста основателя предприятия Николая I, находившегося на лестничной площадке, стоит бюст Петра I.

В квартале по другую сторону были возведены два протяженных трехэтажных корпуса вдоль Симбирской улицы — деревообделочная мастерская и офицерский корпус. Между ними — ворота, перед которыми когда-то стояла статуя Петра I (вместо нее сейчас установлен памятник М.В. Фрунзе). Ограда и ворота выполнены из стволов орудий. За ними вглубь территории расположились жилые домики мастеровых с земельными наделами. В целом застройка кварталов «визави» по обеим сторонам улицы была подчинена единой оси симметрии. В конце XIX века развитие производства потребовало дальнейшего расширения предприятия в глубину квартала, в сторону железнодорожных путей. В этот период был выстроен целый ряд производственных зданий в характерном для того времени «кирпичном стиле». Однако наибольший интерес в историко-архитектурном отношении представляют постройки николаевской эпохи. Они выразительны, наиболее целны, играют важную роль в городской среде и являют собой редкий пример промышленного зодчества в стиле позднего классицизма. Все они состоят под государственной охраной.

Предприятие не ощущает сейчас потребности в том количестве площадей, которыми владеет. Поэтому прорабатываются предложения по освобождению комплекса построек, расположенных в квартале между Невой и Симбирской улицей, и перепрофилирования их под новые цели.

Размещение на оживленной транспортной магистрали набережной Невы, относительная близость к центру и Финляндскому вокзалу делают их инвестиционно привлекательными. Обширные внутренние пространства позволяют разместить здесь помещения торгового, выставочного, складского, офисного и другого характера.



Кузница •

Береговой корпус •



Ворота по улице Михайлова •



Жилой дом •



ГЛАВНАЯ ПОНИЖАЮЩАЯ ПОДСТАНЦИЯ ВОЛХОВСКОЙ ГЭС



В 1926 году в Ленинградской области была введена в строй первая советская гидроэлектростанция — Волховская. Основным автором ее архитектурного решения был О.Р. Мунц. Он же построил и Главную понижающую подстанцию в Ленинграде.

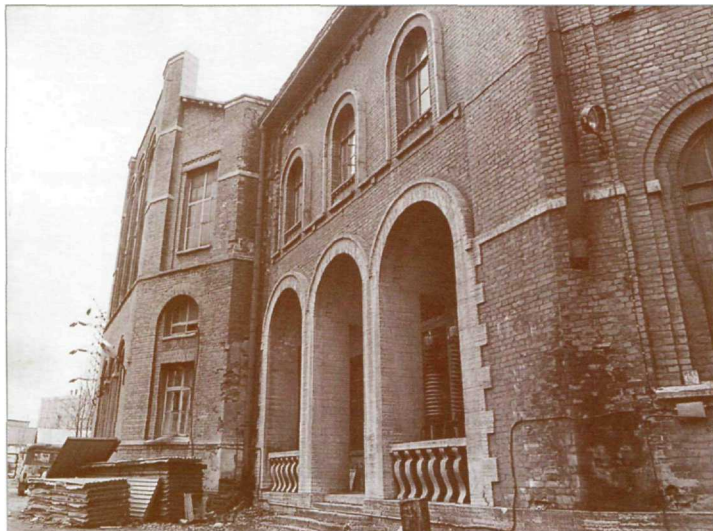
Здание подстанции расположено на пересечении Полюстровского проспекта и улицы Ватутина (бывшей Тимофеевской). Выбор места обусловлен близостью к потребителю и к двум подводным волховским линиям. Комплекс подстанции состоит из трех частей, связанных между собой в единое целое: корпуса высокого напряжения, корпуса низкого напряжения и соединительного корпуса.

Трехэтажный корпус, выходящий на Полюстровский проспект, ритмично расчленен тремя крупными ризалитами. В двухэтажной соединительной части здания расположен главный вход, вестибюль с парадной лестницей и служебные помещения. Все фасады выполнены из красного кирпича со вставками из тесаного камня. Большинство оконных переплетов — железобетонные, с бронзовыми створными шарнирами. Вестибюль и лестница облицованы вазалемским мрамором, а полы производственных помещений — метлахской плиткой.

Ансамбль, увенчанный башней с часами (внутри нее помещен водяной бак отопления) производит весьма внушительное впечатление и, несмотря на отсутствие прямых цитат, напоминает средневековую итальянскую архитектуру. Разнообразие оконных проемов — от широких витражей до узких вертикальных и круглых — придает композиции чисто утилитарного сооружения живописность. Можно лишь сожалеть, что такое интересное и выразительное по архитектуре здание расположено в недостаточно выгодном для его восприятия городском пространстве.

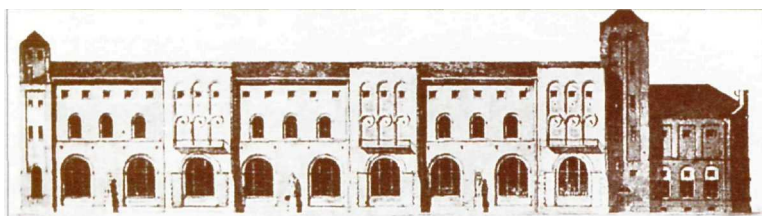
Комплекс сооружений подстанции находится под государственной охраной.

• *Главный корпус*

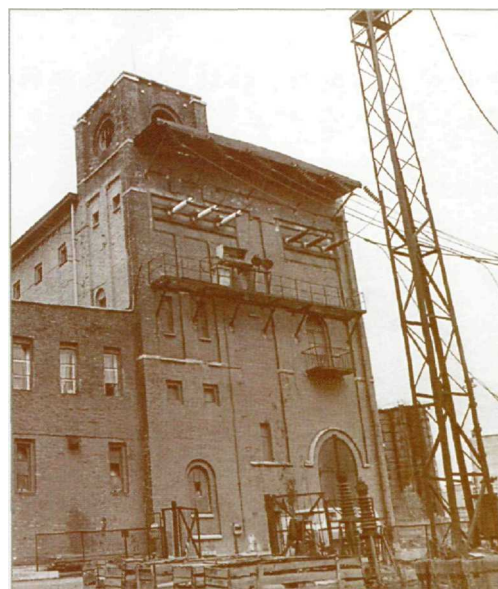
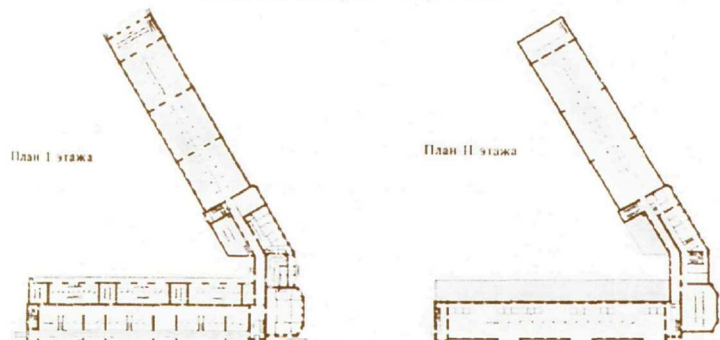


Вестибюль •





Фасад с Полюстровского проспекта



• Проект. Архитектор О.Р. Мунц. 1926

Общий вид со стороны Полюстровского проспекта



МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД «ЛЮДВИГ НОБЕЛЬ»

ГП «ФИРМА «РУССКИЙ ДИЗЕЛЬ»

Это предприятие индустриальной зоны Выборгской стороны связано с памятью о династии крупных предпринимателей, внесших неоценимый вклад в развитие российской науки и промышленности. Начало этой ветви положил шведский уроженец Эмануэль Нобель, который основал в Петербурге заводы, работавшие на военно-морское министерство. Когда военные заказы прекратились и Э. Нобель вынужден был вернуться в Швецию, его сын Людвиг, оставшийся в России, возродил дело, начатое отцом. В 1862 году он купил у Имервуда маленький заводик, состоящий из литейной и механической мастерских и доки для починки мелких судов, и основал на его месте механический завод, поставлявший продукцию всей стране.

Завод Нобеля с момента своего основания начал выполнять заказы Артиллерийского ведомства, а также выпускать гидравлические печи и прессы, водяные турбины и другое оборудование для крупнейших заводов России. После смерти Людвиг Нобеля руководство предприятием перешло к его сыновьям — Карлу, а затем Эммануэлю. С 1900-х годов по инициативе последнего налажен выпуск двигателей системы Р. Дизеля для фабрик, электростанций и судов.

Владения Нобелей простирались от Выборгской (Пироговской) набережной за Б. Сампониевский проспект до Нюстадской улицы (ныне Лесной проспект) и далее — до Финляндской железной дороги. В комплекс завода входили каменные здания цехов и жилой дом владельцев с конторой, расположенный на южной границе участка по набережной. Производственные здания вытянулись вдоль двора, выходя торцевыми фасадами на проспект.

Возведение жилого дома и конторы происходило в несколько этапов с 1870 по 1886 годы под руководством архитектора К.К. Андерсона. Реконструкция и расширение выполнялись в 1902—1903 годах Р.Ф. Мельцером. Эти же архитекторы принимали участие в строительстве фабричных сооружений, так же как и знаменитый мастер модерна Ф.И. Лидваль.

Р.Ф. Мельцером был осуществлен проект «жилой колонии» для рабочих, состоявшей из нескольких домов, протянувшихся вдоль внутриквартального проезда, в конце которого Ф.И. Лидваль поставил доходный дом. На другой стороне Нюстадской улицы возвели народный дом-читальню (Р.Ф. Мельцер, 1897—1910) и особняк Эммануэля Нобеля (1910—1912, Ф.И. Лидваль). Все вместе можно рассматривать как многофункциональный комплекс, в который вошли не только промышленные объекты, но и здания различного назначения (жилые, общественные).

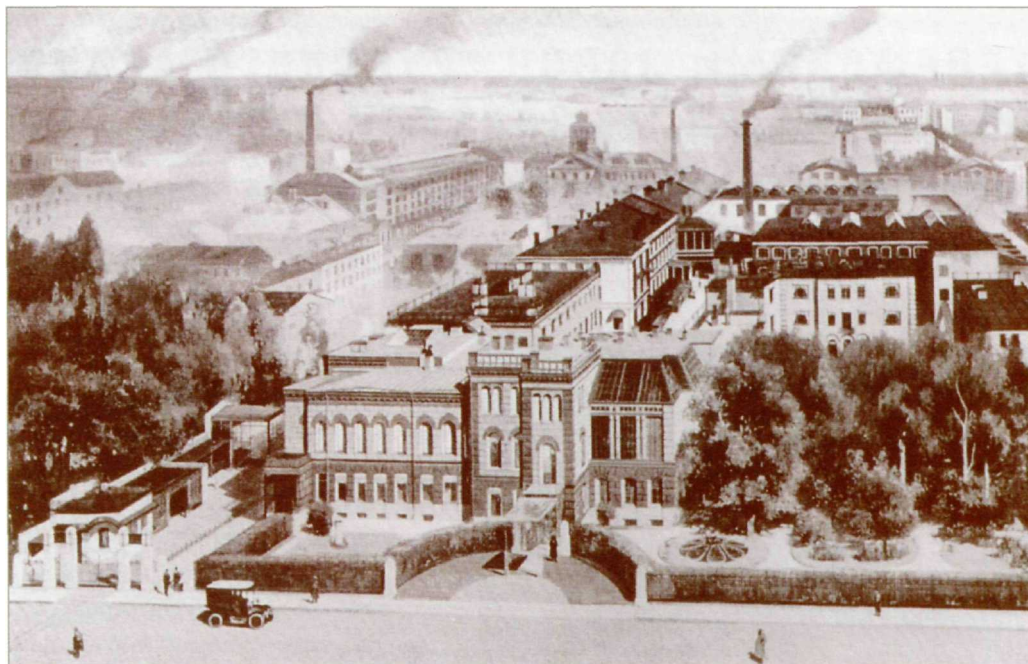


Экспериментальный цех

• Корпуса по улице Фокина



Панорама завода.
Фото начала XX века



После революции и национализации заводу присвоили имя «Русский Дизель». Территория его была увеличена за счет отчуждения части соседнего участка льнопрядильной джутовой мануфактуры Д.Н. Лебедева, а корпуса существенно реконструированы.

Среди производственных построек завода Нобеля выделяется огромный протяженный корпус чугунолитейной мастерской. Он формирует линию застройки вдоль западной границы (ул. Фокина) и обращен кирпичным торцом к Б. Сампсониевскому проспекту. Часть цеха в соответствии с проектом Ф.И. Лидваля в 1912 году была перекрыта железобетонными фермами с верхним криволинейным поясом. Эта смелая новаторская конструкция позволила смонтировать однопролетное перекрытие и организовать просторное помещение литейной. Позднее оно было расширено инженером Г.Ф. Джонсоном с использованием традиционных для начала века решетчатых колонн и клепаных металлических ферм, образующих трехнефную структуру. Большие окна продольного фасада чередуются с узкими простенками. Завершенность композиции придает торец корпуса, силуэт которого повторяет очертание двухскатной крыши с фонарем верхнего света. Мощные бетонные переемы проемов выделяются на плоскости стены и напоминают о зарождении нового функционального стиля.

Органично вписался в сложившуюся фабричную среду лицевой трехэтажный блок постройки конца 1930-х годов. Он выполнен в характерных для конструктивизма формах с применением железобетонного каркаса. Его несущие элементы выделены на фасаде светлым колером. Пространство между ними заполнено витражным остеклением. Венчает фасад карниз на консольной плите. Корпус расположен в одном ряду со старым чугунолитейным цехом. Вместе эти два здания создают живой, запоминающийся образ фабричной застройки разных времен.

Ввиду банкротства ГП «Фирма «Русский дизель» часть производственных площадей перешла в собственность других компаний, которые пытаются перепрофилировать помещения под свои цели — открыть мастерские или торговые фирмы.

Особняк на Выборгской набережной сохранился почти без изменений, хотя, вследствие неправильной эксплуатации, находится в плачевном состоянии — несмотря на статус памятника истории и культуры федерального значения. В этом доме велась не только активная деловая жизнь, но и принимались решения о поддержке российской науки, о выделении благотворительных средств на культуру и образование. Учитывая историческую, художественную и культурную ценность здания, предлагается здесь создать мемориальный центр семьи Нобелей. А в старых цехах могут разместиться офисы, торгово-складские или развлекательные центры, при этом исторический облик зданий и их конструкции должны быть восстановлены и сохранены.

ТЕЛЕФОННЫЙ ЗАВОД РУССКОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «Л.М. ЭРИКСОН И К°»

АО «КРАСНАЯ ЗАРЯ»



У истоков российской телефонизации в конце XIX — начале XX века стояла крупнейшая телекоммуникационная шведская компания «Эриксон». В 1876 году в Стокгольме Ларс Магнус Эриксон основал электромеханические мастерские. Вскоре предприятие заняло ведущее место на промышленном рынке Швеции. Первым зарубежным опытом для Эриксона стала фабрика в Санкт-Петербурге. Он даже рассматривал план переноса сюда всего бизнеса, но ситуация в конкурентной борьбе изменилась, и необходимость переезда на восток отпала. С 1897 года мастерские Эриксона располагались в арендованных помещениях на Васильевском острове и за четыре года выпустили не одну тысячу теле-

фонных аппаратов и коммутаторов. Производство расширилось, требовалось больше площадей. Поэтому на Выборгской стороне началось строительство нового здания. Открытие фабрики в новом здании состоялось в декабре 1900 года. В честь этого события каждому рабочему выдали денежное вознаграждение в размере 25 копеек.

Пост директора вновь открытого завода занял Эрик Сандберг, а руководство техническими вопросами осуществлял русский инженер Лев Шпаргезе.

В 1905 году было зарегистрировано Русское Акционерное общество «А.М. Эриксон и К°». За семнадцать лет правления Сандберг превратил завод в крупное, хорошо оснащенное предприятие. Оно поставляло коммутаторы и телефоны почтовому управлению, телеграфу и другим гражданским и военным ведомствам. Клиентом компании был сам император Николай II. Особенно возрос спрос на продукцию фирмы после начала Первой мировой войны. Производство было расширено и модернизировано.

В первые годы революции завод изготавливал телефонные аппараты для кремлевских кабинетов. Однако из-за отсутствия топлива, электроэнергии, нехватки рабочей силы производство стремительно приходило в упадок. В 1919 году оно было национализировано. Завод получил новое название «Красная заря». Территория его со временем расширилась, к ней были присоединены соседние участки, на которых возвели новые цеха.

Старый заводской корпус, отличающийся высокими художественными и инженерными достоинствами, сохранился почти без искажений. В индустриальной застройке Выборгской стороны его мощный краснокирпичный объем занимает важное место и служит сильным угловым акцентом на пересечении Б.Сампсониевского проспекта и Гельсингфорской улицы.

Выполненный по проекту выдающегося мастера «кирпичного стиля» и модерна архитектора К.К. Шмидта, корпус состоит из шестиэтажных флигелей, образующих внутренний, прямоугольный в плане, двор. В архитектурную композицию здания включена вертикаль лестничной клетки с водоразборным баком наверху, которая доминирует не только в объемно-пространственном облике сооружения, но и на всем протяжении этого отрезка Б. Сампсониевского проспекта. В структуре сооружения активно использованы монолитные железобетонные конструкции. Новаторским для того времени приемом явилось устройство мансарды с применением железобетонных арок-ребер, разгруженных стойками. В замки арок встроен продольный световой фонарь. Внутренний каркас скрывается за кирпичными стенами. Лицевые фасады здания прорисованы с нео-

быкновенным чувством масштаба и пропорций. Лестничные клетки, выделенные на лицевых фасадах треугольными щипцами, придают фасаду большую завершенность. Соотношение плоскостей остекления, простенков, декоративной кирпичной пластики в виде междуэтажных тяг, поребриков, узорчя венчающего карниза настолько удачно, что протяженные стены с довольно однообразным ритмом окон не производят монотонного впечатления, а, напротив, придают облику здания экспрессивный характер. Изысканными дополнениями служат металлические флаштки и рельефные панели воротных створок в стиле модерн.

Замкнутое пространство атриума не менее выразительно. Законченность и тщательная проработка деталей свойственны и дворовым фасадам.

Парадная лестничная клетка в северном флигеле имеет изящную, нетипичную для заводских построек, отделку. Ограждение маршей выполнено из металлического прута, обвитого стеблями с листьями — мотив, характерный для модерна. Пассажирский лифт сохранил двери с решетками в том же стиле.

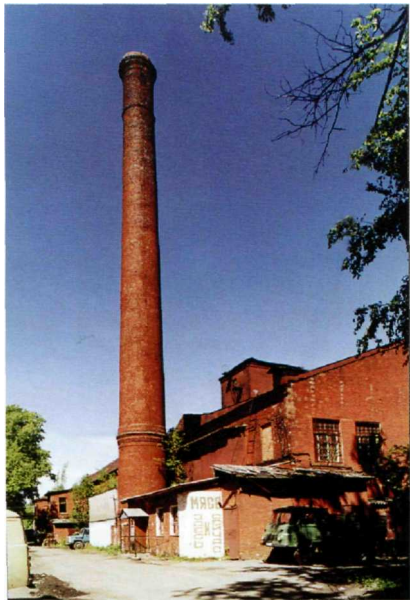
Производственный корпус телефонного завода Русского Акционерного общества «Л.М. Эриксон и К°» находится под государственной охраной.

В настоящее время главное производственное здание завода обрело новую жизнь. ОАО «Невка СПб» перепрофилировало корпус под офисные цели. Была произведена реставрация парадной лестницы, устроены новые лифты во дворе, внутренний двор замощен и отреставрированы фасады. Внешний облик здания стал значительно привлекательнее. Это один из самых удачных примеров культурного подхода к сохранению индустриального наследия Петербурга и нового функционального использования производственного здания.

Главный корпус ·



КАНАТНАЯ ФАБРИКА М.Я. ЭДВАРДСА И Ц.А. КАВОСА



Канатная фабрика М.Я. Эдвардса и Ц.А. Кавоса возникла 1876 году на одном из участков парка усадьбы Кушелева-Безбородко. Еще в 50-е годы XIX века территория усадьбы представляла собой ухоженную местность с парковыми затеями, прудами и дачами. Но с наступлением промышленной революции в России и прежде всего в Петербурге начался закат «прекрасной старины».

В середине 70-х годов наследник графов Кушелевых, предприимчивый граф Мусин-Пушкин, начал распродавать земельные участки своего имения. В 1875 году в двух шагах от усадебного дома на берегу Невы было построено здание пивоваренного завода. Еще прежде под боком у парка выросла бумагопрядильная фабрика. Заводские постройки совершенно изменили характер окружающей местности. К началу XX века промышленные предприятия со всех сторон обступили старинную усадьбу, уже утратившую многие свои постройки.

Участок, купленный под канатную фабрику, находился в глубине парка на берегу пруда. В 1876 году здесь было заложено первое здание по проекту одного из владельцев — Ц. Кавоса. За несколько лет завод вырос в целый фабричный поселок. Вдоль пруда очень компактно расположились производственные постройки — канатный цех, смольня, склады, котельная с дымовой трубой. Недалеко от фабрики находились деревянные

дома рабочих. В 1914 году вдоль фабричного участка, отделяя его от оставшегося парка, была проложена улица Енисейская (ныне улица Жукова).

В советское время предприятие специализировалось на выпуске шпагата и называлось прядильно-шпагатной фабрикой «Нева». В 1971 году было создано Производственное объединение пеньково-джутовых и крученых изделий «Нева», куда, помимо фабрики «Нева», вошли предприятия «Канат» на Петровском острове и Ивангородская канатная фабрика. В период акционирования предприятий в начале 1990-х годов оборудование с фабрики «Нева» перевезли на Петровский остров. С этого времени канатная фабрика на Пискаревском проспекте перестала существовать как промышленное предприятие.

В течение XX века характер застройки этой части города сильно изменился. Постепенно исчезли все деревянные строения. Вдоль Пискаревского и Полюстровского проспектов выросли новые многоэтажные жилые дома. Разросшиеся промышленные предприятия поглотили большую часть кушелевской усадьбы. И только постройки бывшей канатной фабрики на берегу пруда удивительно гармонируют с остатками парка. Со стороны Полюстровского проспекта сквозь деревья открывается живописный вид на старые фабричные корпуса. Здание канатного цеха с башней смольни и дымовой трубой отражается в воде пруда и напоминает старинную усадебную постройку или крепость.

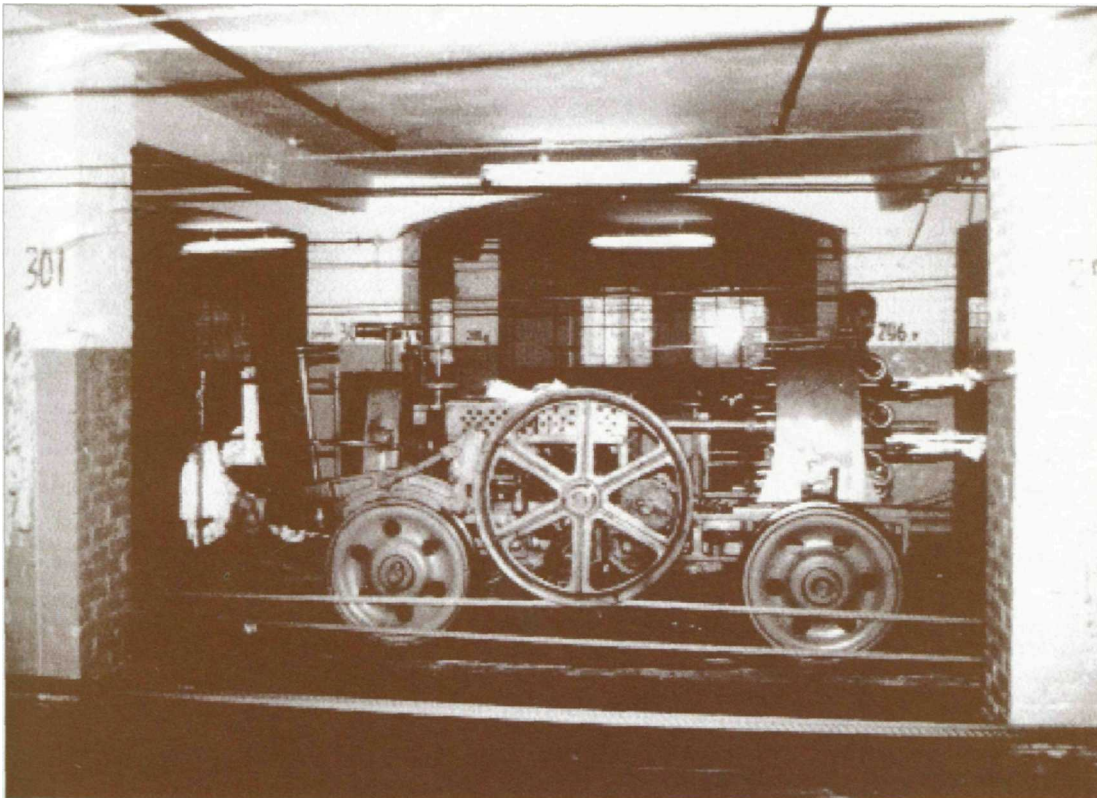
Практически все помещения бывшей фабрики в настоящее время сдаются в аренду под склады, оптовую торговлю, мелкие мастерские. Не имеющие общего хозяина, здания находятся в неудовлетворительном состоянии. Часть корпусов не отапливается, некоторые оконные проемы заложены, нет единого ремонта крыши и фасадов.

Учитывая расположение фабричного комплекса в парковой зоне, где отдыхают жители ближайших районов, было бы желательно провести реставрацию наиболее интересных построек, которые находятся под охраной государства, и придать им культурно-рекреационные функции.



Вид со стороны Пискаревского проспекта •

- Оборудование начала XX века



ОХТИНСКИЕ ПОРОХОВЫЕ ЗАВОДЫ



Мощный промышленный узел — Пороховые на Охте — определяет облик значительной части Красногвардейского района. Постройки этого старейшего завода, живописно расположившиеся на левом и правом берегах реки Охты и на полуострове, образуют в сочетании с жилыми домами, казармами, служебными зданиями и гидротехническими сооружениями оригинальный природно-искусственный ландшафт.

История предприятия восходит к 1715 году, когда по указу Петра I было решено перенести взрывоопасное производство из Петербургской части с берегов Карповки на Большую Охту. Перемещение завода происходило постепенно и окончательно завершилось спустя почти столетие. За время своего существования завод пережил немало преобразований. Они были вызваны не только все увеличивавшимися потребностями в порохе в связи с многолетними войнами, но и необходимостью восстановления построек после взрывов.

Крупные строительные работы проводились выдающимся петербургским архитектором Федором Ивановичем Демерцовым после взрыва 1803 года. Указом Артиллерийской экспедиции ему было предписано «строить на Охтинском заводе 20 сухопутных фабрик».

В короткие сроки, в 1803—1807 годы, был построен комплекс производственных и складских зданий, казармы, а также исправлена плотина. Все взрывоопасные фабрики разместились по краям территории на значительном расстоянии друг от друга. На берегу реки были построены каменные Александровские ворота, а неподалеку — церковь Александра Невского, примкнувшая к существовавшей церкви Ильи Пророка. По решению Артиллерийской экспедиции «За отличное исполнение поручения на столь знатную сумму» архитектор был награжден орденом.

В этот период сложилась принципиальная схема завода, основанная на регулярном расположении пороховых фабрик, стоявших перпендикулярно руслу реки Охты, перекрытой плотиной.

Последующее крупное переустройство завода относится к 1820-м годам. Для этого была создана комиссия, в которую входили инженеры А.А. Карбоньер, Д.Ф. Кандиба, В.П. Лебедев, М.Е. Кларк. Возглавлял комиссию талантливый инженер Петр Петрович Базен. В этот период деревянные пороховые крутильни были заменены каменными. Замена деревянных конструкций моста на чугунные, устройство каменной плотины — все не только послужило прочности, но и стало «украшением по близости нахождения к столице». Для завершения ансамбля на плотине была сооружена часовня, а деревянные ворота перестроены в камне по проекту архитектора З.Ф. Краснопевкова. Им же были построены «магазинны для поклажи се-

Плотина



липы и серы». Сложившийся ансамбль органично слился с природным ландшафтом. Каменные пороховые фабрики, регулярно располагавшиеся вдоль русла реки с плотиной, мосты с чугунными перилами, водоотводные каналы, въездные ворота и часовни — все придавало запоминающийся выразительный облик этому утилитарному ансамблю. На левом берегу Охты, у впадения в нее реки Луппы, возник жилой городок при заводе. Переориентация промышленного производства и вынос военного поселения были осуществлены во второй половине XIX века. В этот период перестроено и большинство прежних зданий, а также сооружено множество новых, в основном в «кирпичном стиле». Заводскими архитекторами были: в 1870-е годы — Н.В. Лиссопацкий, в 1880—1890-е — Э.К. Левенштерн и В.Я. Симонов.

Комплекс, история которого насчитывает почти три столетия, сохранил до наших дней черты разных периодов: самого раннего — начала XVIII века, промежуточного — начала XIX века, и наиболее позднего — конца XIX — начала XX столетия. Самый ранний период запечатлен в планировке, принципе размещения построек и взаимосвязи с водой. Черты второго периода можно различить в окружающих классицистических постройках, расположенных вне современных заводских границ — в облике порохового амбара, Александровских воротах, плотине. Наиболее живописна именно эта часть бывшего Охтинского порохового завода — река с плотиной, водоотводными каналами, пороховой крутильной и жерновами. В 1965 году плотина была реконструирована, в результате чего утрачены такие ценные элементы, как ребристые чугунные конструкции ажурных арок, решетки с артиллерийской атрибутикой. Перестроена и крутильня для зернения пороха. В первоначальном виде сохранилась только ее северная торцевая стена, к которой подхо-



дит один из отводных каналов плотины. Живописная среда, включающая парк, гидротехнические сооружения, небольшие уцелевшие промышленные постройки и такие раритеты, как жернова на дне быстрой реки, — все предопределяет сохранение и воссоздание уникального природно-искусственного ландшафта и превращение его в зону отдыха.

Наследие третьего, наиболее позднего, периода включает в себя кирпичные здания и сооружения производственного, служебного и складского назначения, а также водонапорную башню и заводские трубы. Они расположены на территории завода «Химволокно» (правый берег Охты) и на территории завода «Пластполимер» (левый берег).

Десять построек конца XIX века состоят под государственной охраной. Они используются сейчас весьма нерационально и находятся в плохом состоянии. Например, пустуют три кирпичных пороховых амбара с коваными металлическими конструкциями перекрытий, расположенные на полуострове в разливе реки Охты. Этот полуостров уже давно не используется в производственных целях и может быть легко выделен из заводской территории. Тогда он вместе с находящимися на нем постройками образовал бы единый комплекс с гидротехническими сооружениями, пороховым амбаром и Александровскими воротами, что придало бы создаваемой живописной зоне отдыха оригинальный музейно-парковый характер.

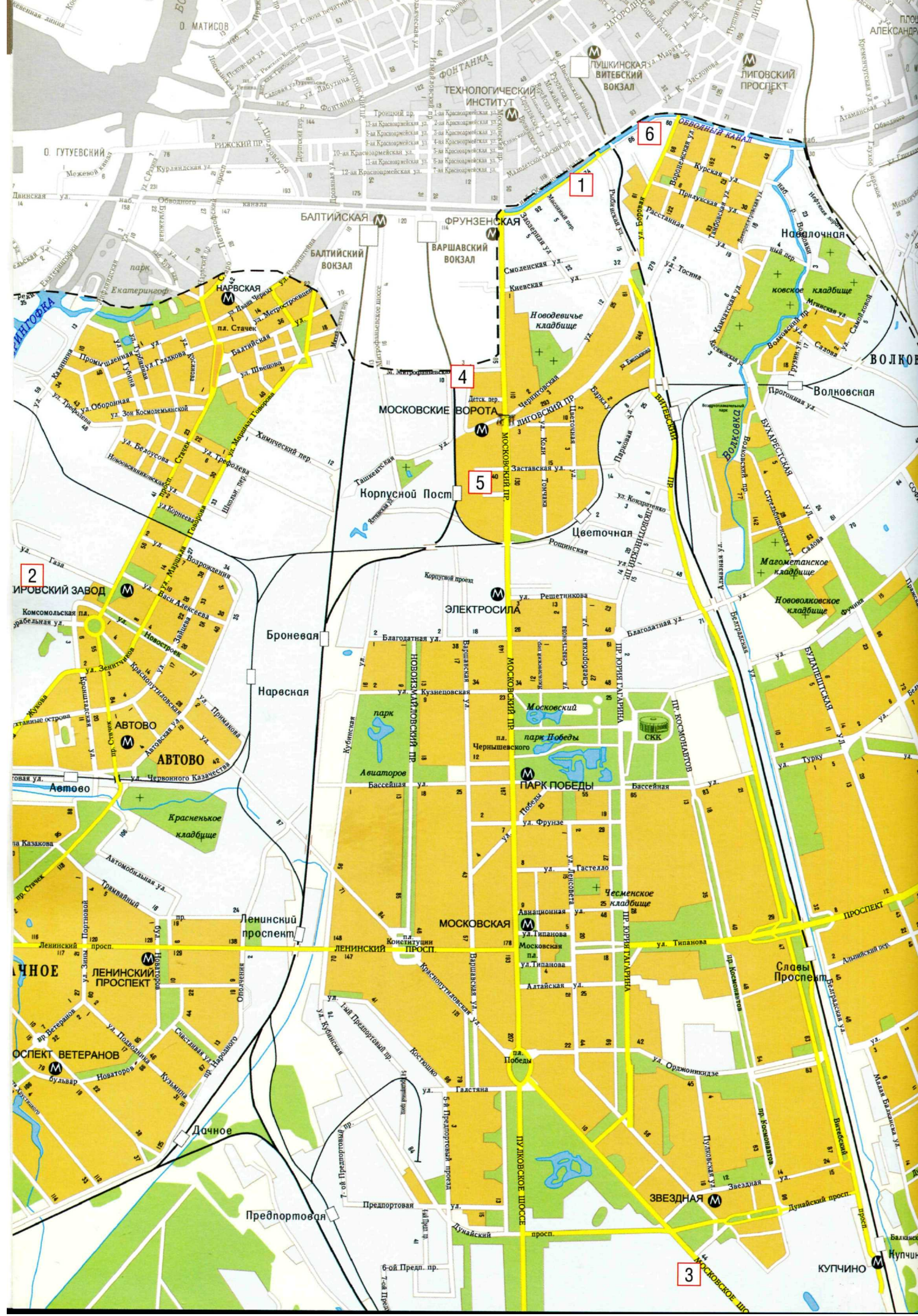


• Александровские ворота

Охтинский пороховой завод. •
Фото начала XX века







6

1

НАРВСКАЯ

4

5

2

ИРОВСКИЙ ЗАВОД

Броневая

Наревная

ЭЛЕКТРОСИЛА

ПАРК ПОБЕДЫ

МОСКОВСКАЯ

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСП.

Славы Проспект

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ

ПРОСПЕКТ ВЕТЕРАНОВ

Предпортовая

3

КУПЧИНО

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

ПШКИНСКАЯ ВИТЕВСКИЙ ВОКЗАЛ

ЛИГОВСКИЙ ПРОСПЕКТ

БАЛТИЙСКАЯ

ФРУНЗЕНСКАЯ

ВАРШАВСКИЙ ВОКЗАЛ

Новолочная

НАРВСКАЯ

МОСКОВСКИЕ ВОРОТА

Корпусной Пост

Волновская

БУХАРЕСТСКАЯ

ЭЛЕКТРОСИЛА

ПАРК ПОБЕДЫ

МОСКОВСКАЯ

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСП.

Славы Проспект

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ

ПРОСПЕКТ ВЕТЕРАНОВ

Предпортовая

3

КУПЧИНО

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

ПШКИНСКАЯ ВИТЕВСКИЙ ВОКЗАЛ

ЛИГОВСКИЙ ПРОСПЕКТ

БАЛТИЙСКАЯ

ФРУНЗЕНСКАЯ

ВАРШАВСКИЙ ВОКЗАЛ

Новолочная

НАРВСКАЯ

МОСКОВСКИЕ ВОРОТА

Корпусной Пост

Волновская

БУХАРЕСТСКАЯ

ЭЛЕКТРОСИЛА

ПАРК ПОБЕДЫ

МОСКОВСКАЯ

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСП.

Славы Проспект

ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ

ПРОСПЕКТ ВЕТЕРАНОВ

Предпортовая

3

КУПЧИНО

Южные районы (Кировский, Московский, Фрунзенский)

К югу от Обводного канала раскинулись обширные пространства бывших рабочих окраин, составляющие большую часть промышленного пояса города. Здесь уже с начала XIX века, на самых ранних порах индустриализации, рядом с дачами и загородными резиденциями, стали вырастать первые фабрики и заводы. Правила строительного законодательства 1833 года никаких ограничений и мер предосторожности по их размещению тогда не предусматривали. Даже строительство самых вредных производств на территории «между Обводным и чертой города» не ограничивалось. Это стало мощным стимулом для развития промышленных предприятий, транспортно-складских зон и стихийной жилой застройки.

Обводный канал к концу XIX века перестал быть границей города, и все транспортно-складское хозяйство и предприятия тяжелой индустрии сосредоточились на его южном берегу. Слияние мелких предприятий в крупные, сращивание железнодорожных веток в единый транспортный узел, соединение с морским портом стали важными градостроительными факторами, определившими развитие города от центра в южном направлении. Эта тенденция была продолжена в градостроительной программе 1930-х годов, по которой новая жилая застройка вдоль проспекта Стачек и Московского проспекта окружила промышленные предприятия. В послевоенный период производственно-складские и транспортные зоны разрослись еще больше и сомкнулись, образуя громадные и малопривлекательные территории. «Островками», ценными в историко-архитектурном плане, выделяются здесь такие комплексы, как хлебозавод и трампарк на М.К. Митрофаньевской, Главный газовый завод и Новая бумагопрядильная мануфактура на Обводном, Вагоностроительный завод и обувная фабрика «Скороход».

В целом, вся эта среда нуждается в радикальных преобразованиях, перепрофилировании и сохранении всего того ценного, что оставила нам индустриальная эпоха.

- 1. Главный газовый завод общества Столичного освещения*
- 2. Путиловский завод*
- 3. Мясокомбинат имени С.М. Кирова*
- 4. Петроградский механический хлебозавод*
- 5. Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода*
- 6. Новая бумагопрядильная мануфактура*

ГЛАВНЫЙ ГАЗОВЫЙ ЗАВОД ОБЩЕСТВА СТОЛИЧНОГО ОСВЕЩЕНИЯ

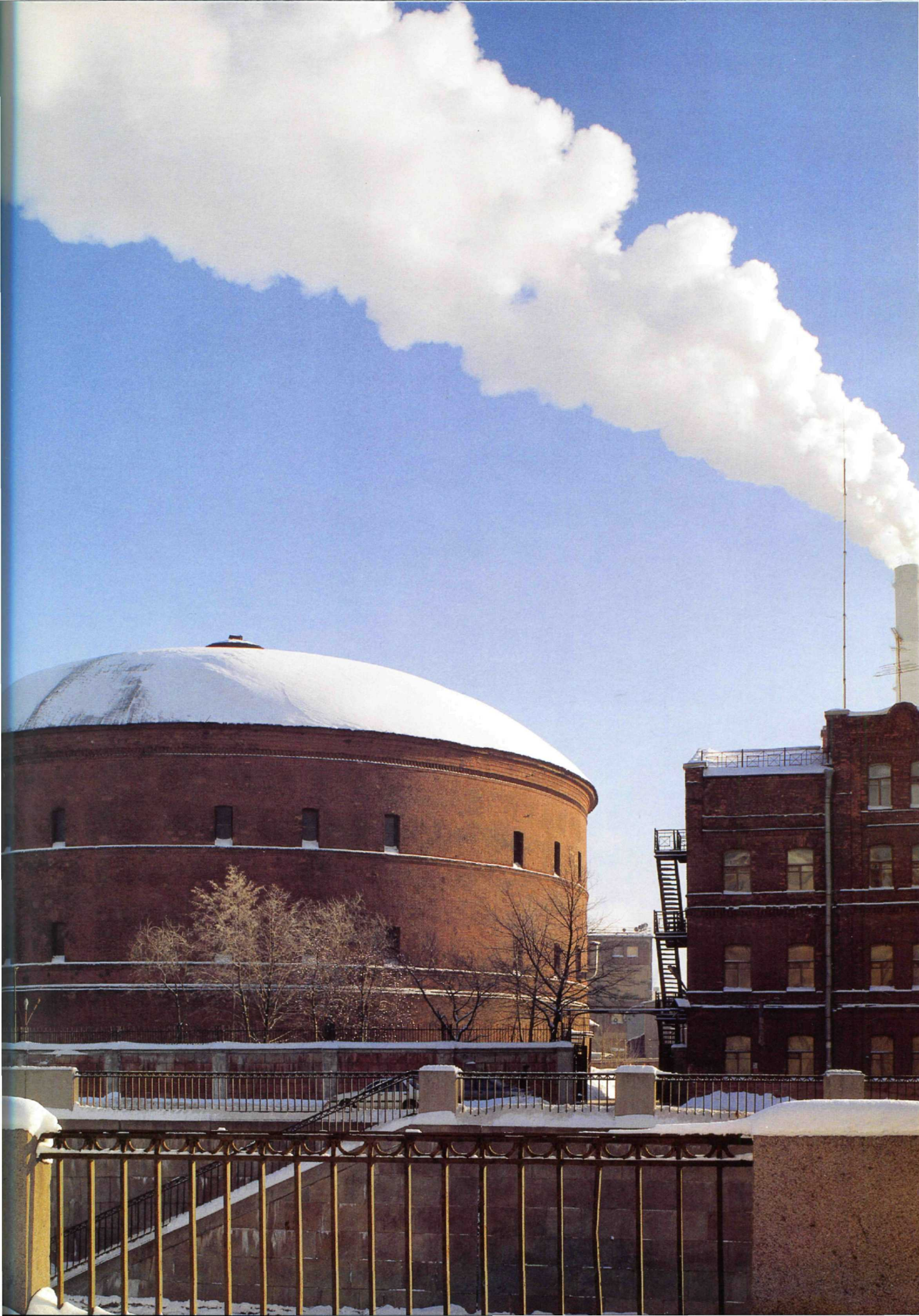
ЗАВОД «КОМПОЗИТ»

Этот комплекс — один из выдающихся памятников промышленной архитектуры Петербурга второй половины XIX века. Он строился в несколько этапов по заказу «Общества столичного освещения». Главный автор проекта — Рудольф Богданович Бернгард, крупный петербургский архитектор и инженер, первый директор Института гражданских инженеров и профессор Академии художеств. Он внес неоценимый вклад в развитие петербургского промышленного зодчества. Современники считали его постройки на газовом заводе образцовыми: «Фасады ...представляют отличный тип заводской архитектуры, где кирпич вполне удовлетворяет своему назначению».

Комплекс завода состоит из четырех газгольдеров — огромных кирпичных полых сооружений для хранения светильного газа с купольными завершениями — и нескольких одно- и двухэтажных кирпичных строений производственного и вспомогательного характера. Бернгард разработал несколько вариантов газгольдеров. Первые два сооружены в 1858—1862 годах при участии профессора архитектуры Отто Густавовича фон Гиппиуса. Один из них имеет цилиндрическую, другой — полигональную форму. Наибольший интерес представляют конструкции газгольдеров, возведенных в 1884 году Рудольфом Бернгардом вместе с сыном Вильгельмом. Сохранившийся

• *Внутризаводская территория*





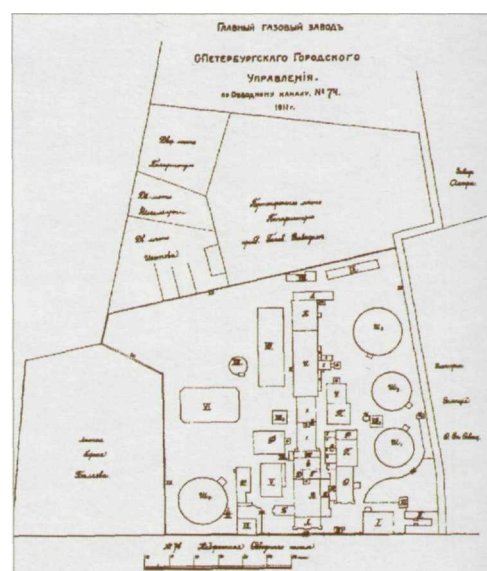


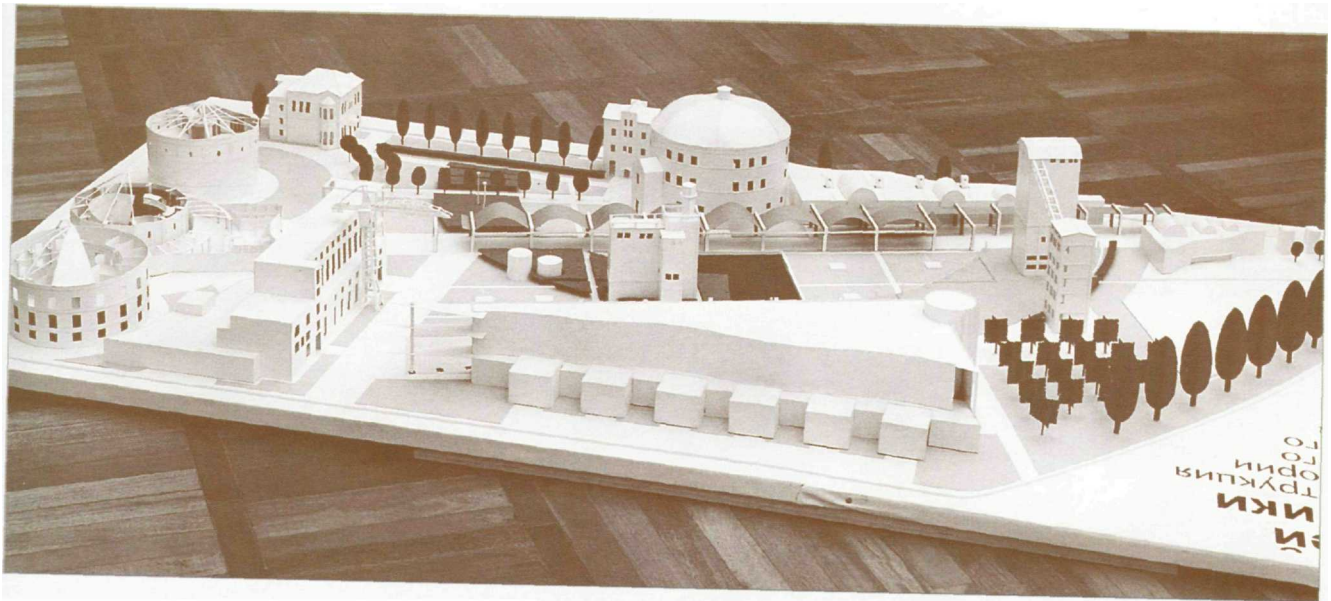
- *Главный газгольдер*

лучше остальных круглый газгольдер имеет 42 м в диаметре и 20 м в высоту. Плоский купол системы Шведлера с радиальными металлическими фермами, связанными прутьями, образует структуру типа «велосипедное колесо», которая положила начало развитию пространственных систем покрытий залов большого диаметра.

Функциональное назначение газгольдеры утратили уже в 1910 году. Ныне комплекс газового завода состоит под государственной охраной, но одни строения заброшены, а другие используются от случая к случаю. В настоящее время здесь находится завод «Композит», который не может освоить все сооружения. Главный газгольдер 1884 года сдается в аренду под временную стоянку. Ежегодно студенты Архитектурно-строительного университета при консультации Комитета охраны памятников разрабатывают проекты перепрофилирования всего комплекса, но реальных шагов в этом направлении не делается.

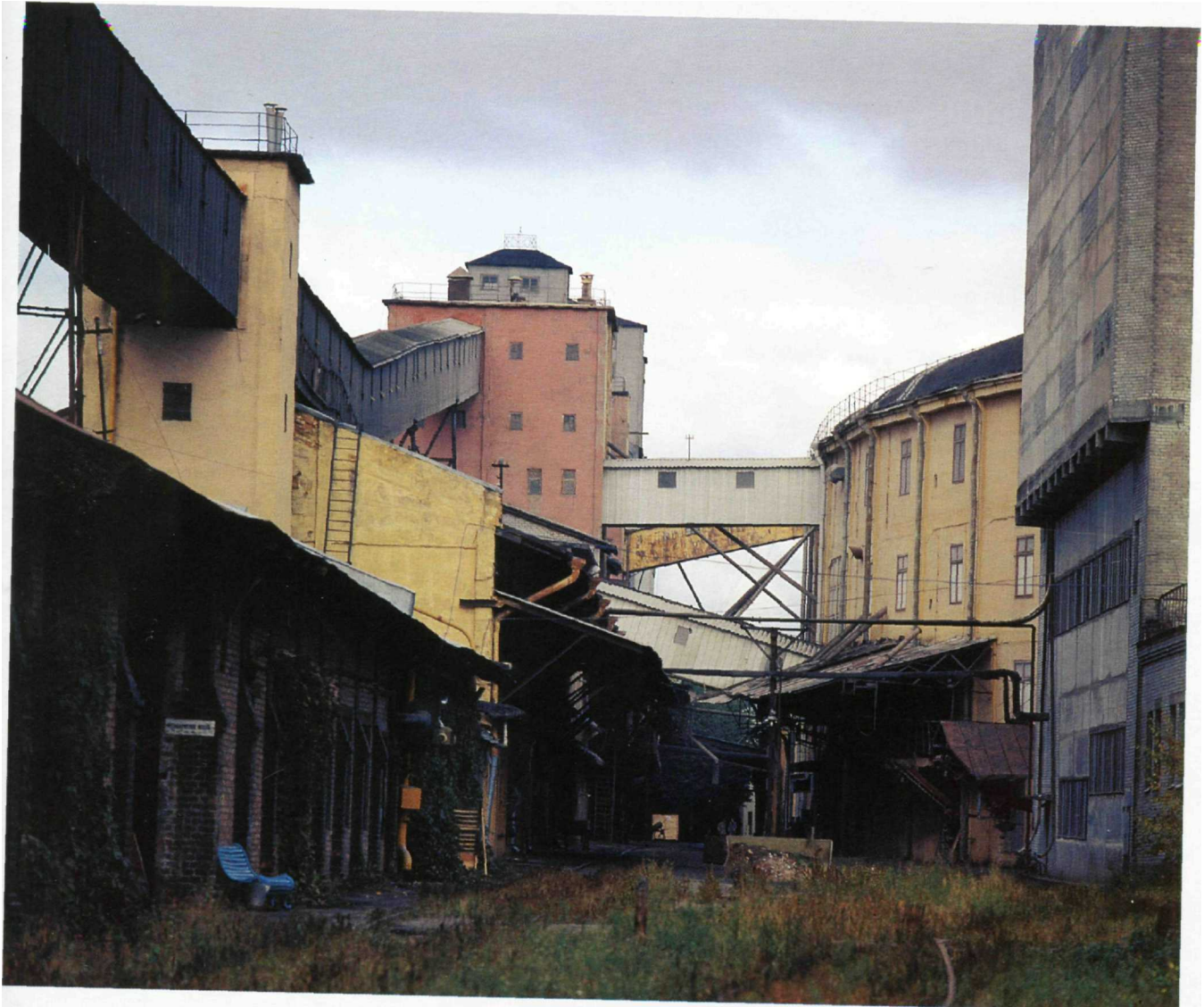
- *План участка*





• Музей истории техники. Макет диплома СПбГАСУ

Внутризаводская застройка •



ПУТИЛОВСКИЙ ЗАВОД

АО «КИРОВСКИЙ ЗАВОД»

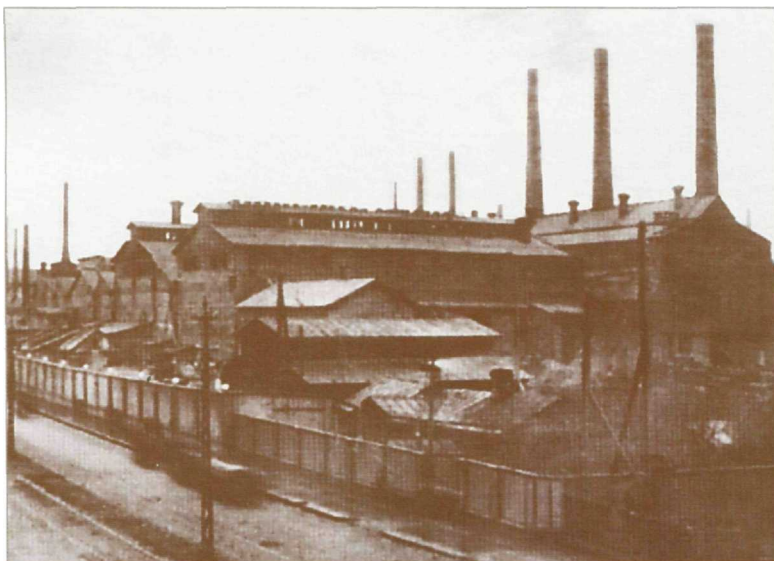


• Н.И. Путилов

Гигант отечественной индустрии Путиловский (Кировский) завод имеет двухсотлетнюю историю, богатую новаторскими достижениями, трудовыми подвигами, участием в революционных событиях. Завод был основан Указом императора Павла I в 1801 году по предложению выдающегося деятеля эпохи начальной индустриализации России, выходца из Англии Чарльза Гаскойна. Тогда же на собственную дачу Гаскойна, находившуюся на Петергофской дороге, был переведен Кронштадтский литейный завод. Наиболее яркие страницы дореволюционной истории предприятия связаны с именем талантливого инженера и организатора Николая Ивановича Путилова, который купил у казны разорившийся завод в 1868 году и в короткие сроки наладил на нем новое многоотраслевое производство — рельсы и вагоны для строящихся железных дорог, боеприпасы и орудия для военной промышленности. С 1890 года здесь стало развиваться механическое производство, а в начале XX века — паровозостроение и судостроение. На Путиловском был построен самый быстроходный для того времени эскадренный миноносец «Новик», самый мощный отечественный локомотив серии «М» и самая легкая пушка «образца 1902 г.». Уже в 1901 году при заводе существовали церковь, больница, школа, библиотека для рабочих, театр с заводским парком и несколько групп жилых домов для служащих.

Насыщенная социальными и революционными событиями жизнь Петербурга в значительной степени была связана с рабочими-путиловцами. В 1934 году завод получил имя С.М. Кирова. Здесь стали производить знаменитые сельскохозяйственные машины: сначала «Фордзон-Путиловец», а позднее — самые мощные в мире колесные тракторы «Кировец». В эти же годы были построены новые и реконструированы старые производственные здания, возведен корпус училища и пожарная часть.

• Панорама завода.
Фото начала XX века



Интерьер
башенной мастерской





• Башенная мастерская. Фото начала XX века



• Кузница



• Кузница

В годы Великой Отечественной войны завод не прерывал работы, выпуская военную технику. В 2001 году предприятие отметило свой 200-летний юбилей. На заводе существует музей истории и техники АО «Кировский завод», построен выставочный зал в стиле архитектуры постмодерна.

В течение длительного периода существования на обширной территории предприятия формировалась сложная архитектурно-пространственная среда с четко выраженными зонами — металлургической, механической, складской, административной. На территории этого огромного комплекса было немало производственных зданий с оригинальными конструктивными решениями, изобретенными и апробированными именно здесь. Однако из-за многочисленных реконструкций и утрат в наиболее удовлетворительном состоянии сохранилось до нашего времени лишь несколько: административное здание, заводская лаборатория, кузница и башенная мастерская, находящиеся в глубине заводской территории. Они состоят под государственной охраной и используются в производственных целях.

Самая замечательная в историко-архитектурном отношении из сохранившихся построек — это башенная мастерская. Она

была сооружена накануне Первой мировой войны и предназначалась для окончательной сборки крупногабаритных башенных установок военных судов. Возведению этого уникального цеха придавалось настолько большое значение, что на его открытии присутствовал сам император Николай II.

Мастерская представляет собой громадное трехпролетное здание с кирпичными наружными стенами и сложной внутренней металлической системой, состоящей из колонн, ферм, подкрановых опор и балок. Великолепная освещенность цеха создается за счет сплошного остекления боковых скатов кровли и двух витражей на торцах здания. Свет равномерно струится сквозь ажурные металлические конструкции. Интерьер поражает своей воздушностью и размерами. Снаружи постройка производит не менее сильное впечатление. Массивное краснокирпичное здание завершено в центральной части высоким фронтоном ломаного очертания, в плоскости его — огромный арочный витраж. По монументальности, тяжеловесной экспрессии оно перекликается с промышленными зданиями Петера Беренса.

Здание находится в глубине заводской территории и, к сожалению, недоступно для посетителей.

• Кузницы





• Интерьер кузницы

Механический цех •



МЯСОКОМБИНАТ ИМ.С.М. КИРОВА

ОАО «Самсон»



Замечательным памятником промышленной архитектуры является комплекс мясокомбината, построенный в годы первой пятилетки. Здания были заложены в 1931 году в четырнадцати километрах от Ленинграда на заболоченном пустыре и построены методом «народной стройки» в короткий срок — за тринадцать месяцев.

Архитектурная часть проекта выполнена одним из ведущих зодчих межвоенного периода Н.А. Троцким совместно с архитекторами Р.Я. Зеликманом и Б.П. Светлицким. Предприятие должно было стать центром вновь осваиваемой территории, своеобразными воротами при въезде в город. Внешний облик комплекса с высоко взметнувшейся вверх башней символизирует подъем советского промышленного производства. Поставленный на плоском рельефе, главным фасадом к городу, он виден издалека. Авторы стремились выразить в нем мощь и динамизм эпохи, увязать требования прогрессивной технологии с высокохудожественным образным решением утилитарных построек. Производственный процесс, наиболее прогрессивный для того времени, был основан на американской технологии с компактным размещением основных циклов в одном объеме и максимальной механизацией.

Каждое звено производственного цикла выделено в самостоятельный, геометрически четкий объем. Вместе с тем все они неразрывно связаны в единую композиционно-технологическую



• Главная производственный корпус



систему. Комплекс состоит из холодильно-колбасного цеха, здания «лайфстага» (предубойного содержания скота), заводов фабрикатов и переработки и теплоэлектроцентрали. Корпуса расположены параллельно Московскому шоссе и соединены между собой переходами.

В композиции доминирует шестиэтажное здание колбасного цеха с административной башней. Это мощный параллелепипед, неостекленные плоскости стен которого прорезаны консольным бетонным козырьком.

Динамично врезанная в него 42-метровая башня служит главным опознавательным знаком всего ансамбля. Она как бы составлена из двух всечленных друг в друга вертикальных пластин. Башня сообщает строго конструктивистской архитектуре комплекса ярко выраженный экспрессионистский оттенок. На верхней отметке башни расположена смотровая площадка. Фасады остальных зданий построены на контрасте больших глухих и остекленных плоскостей; последние варьируются либо в виде витражей, либо в виде ленточного остекления. Главный вход на территорию предприятия фланкируют скульптуры быков работы В.И. Демут-Малиновского, перенесенные сюда со Скотопригонного двора на Московском проспекте.



Построенный на южной окраине города мяскокомбинат с его запоминающимся силуэтом является доминантой обширной территории. За инженерные и архитектурные достоинства комплекс был отмечен «Гран При», дипломом и большой золотой медалью на Парижской международной выставке 1937 года.

Ныне в его стенах размещается ОАО мяскокомбинат «Самсон». Основные производственные здания содержатся в удовлетворительном состоянии, чего нельзя сказать об административно-водонапорной башне. Ее основные первоначальные функции отпали, но знаковое и архитектурно-художественное значение башня сохранила. Требуется немедленное восстановление этого важного элемента комплекса, рекомендованного к включению в Список памятников истории и культуры как яркий образец архитектуры конструктивизма, выдающийся памятник промышленного зодчества периода советской индустриализации и пример творчества талантливого мастера архитектуры Н.А. Троицкого.

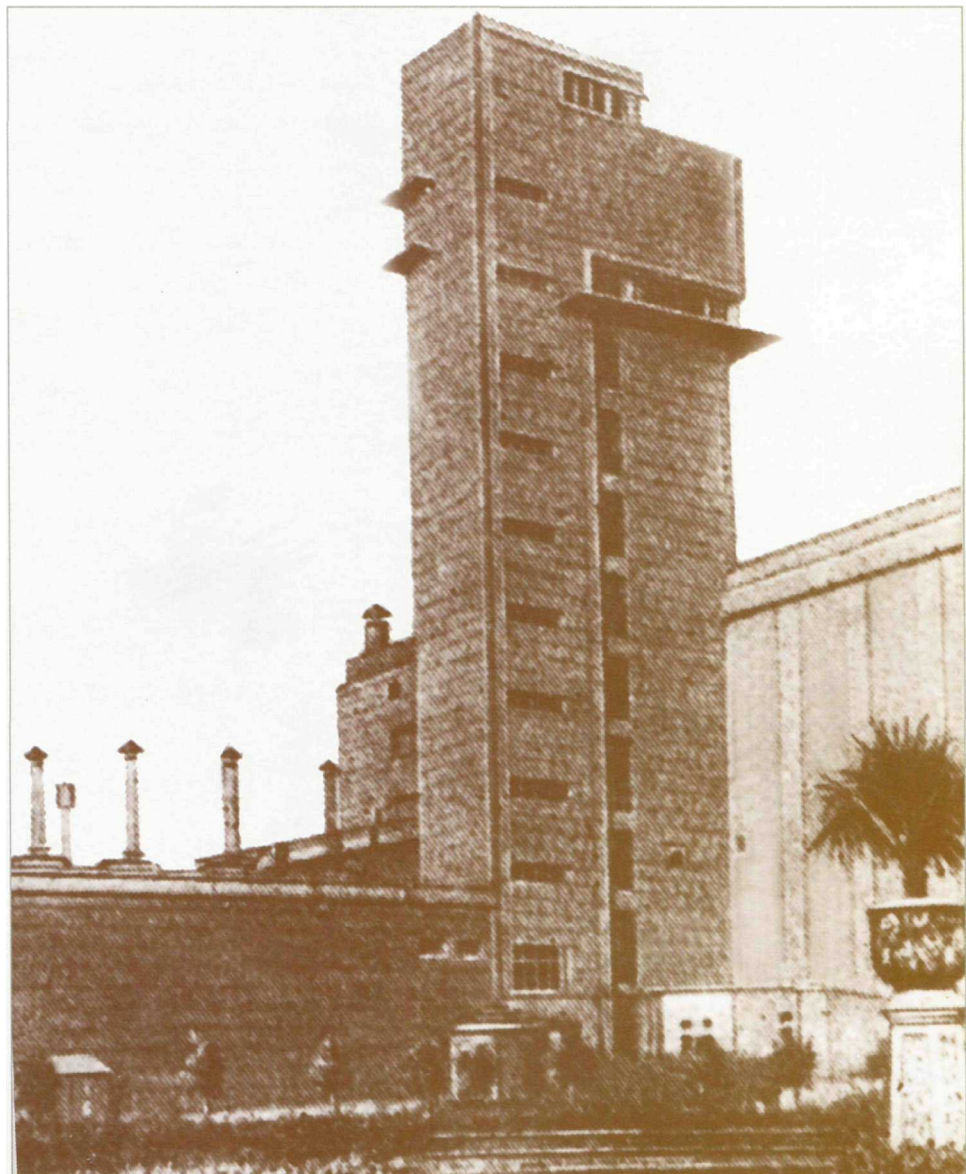




• Мясоперерабатывающий завод



• Главные въездные ворота



Главное здание. •
Фото 1930-е

ПЕТРОГРАДСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ХЛЕБОЗАВОД

РЕМОНТНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД



На этом хлебозаводе впервые был применен механизированный способ выпечки хлеба. Завод построен в 1915—1918 годах по проекту архитектора А.В. Шмеллинга при участии инженера Н.Н. Нагеля. Архитектура производственного и конторского зданий завода — один из лучших примеров «готтизма» в промышленном модерне.

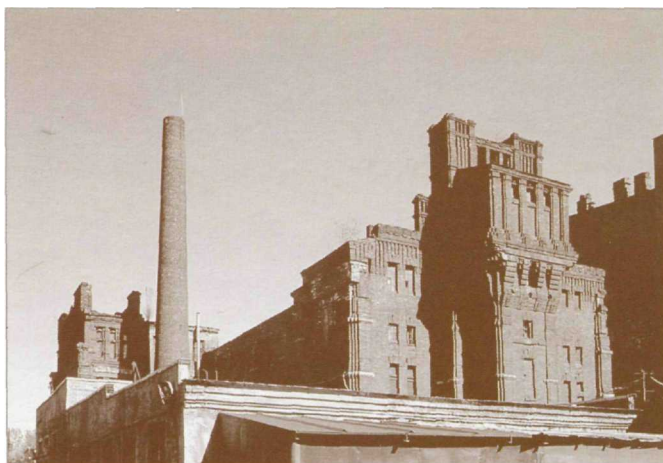
Особенно выразителен фасад главного производственного корпуса, обращенный на Московский проспект. В просвете между двумя многоэтажными зданиями, чуть в глубине квартала, возникает загадочный, живописный силуэт краснокирпичного здания с башней. Зубчатое завершение и богатая пластика сообщают этому утилитарному сооружению яркую романтическую окраску.

Конторское здание, выходящее на М. Митрофаньевскую улицу, напоминает, скорее, английскую усадебную, нежели служебную заводскую постройку. Краснокирпичные стены завершаются поверху декоративным поясом, имитирующим фахверк и имеющим вставки из светлого кирпича. Декоративные деревянные «кобылки» поддерживают мощные выносы двухскатной кровли, трубы имеют декоративные навершия из металла.

Строительство зданий хлебозавода, начатое в военное время, было завершено в первые послереволюционные годы, и они стали, по сути, первыми постройками советского времени. Прогрессивная технология сочетается здесь с весьма ретроспективной художественной интерпретацией.

Сейчас оба здания — конторское и производственное — вошли в список объектов, охраняемых государством. В них размещено ремонтно-механическое производство, обслуживающее хлебопекарную промышленность. К сожалению, эти замечательные постройки находятся в крайне неудовлетворительном состоянии.

• *Производственный корпус*



• *Конторское здание*





ТОВАРИЩЕСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА

ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ ЕГОРОВА

Это одно из множества предприятий, возникших во второй половине XIX века за Московской заставой, то есть за южной границей города. Оно расположено между веткой Варшавской железной дороги и Московским (бывшим Забалканским) проспектом недалеко от Триумфальных ворот. Заставская улица с севера отделяет его территорию от обувной фабрики «Скороход», сформировавшейся в тот же период.

В 1874 году здесь существовала маленькая экипажная фабрика англичанина Джорджа Смита, рядом с которой основал свой завод по изготовлению патронных ящиков саксонский купец Федор Карлович Ретшке. Это имя было трансформировано рабочим людом в «Речкина», и завод стали называть «заводом Речкина». Несколько позже Федор Карлович купил фабрику Смита, значительно пострадавшую от пожара. В 1893 году предприятие Ретшке перешло к прусским подданным Пастору и Эйлеру. К тому времени профиль завода изменился. Началось возведение хорошо оборудованных каменных мастерских для чугунно-бронзолитейного и механического производства. На углу Заставской улицы и Забалканского проспекта было построено краснокирпичное здание конторы. К разработке проектов привлекался архитектор Н.А. Архангельский. Завод выполнял выгодные военные заказы на понтонные мосты, конные обозы, походные кухни.

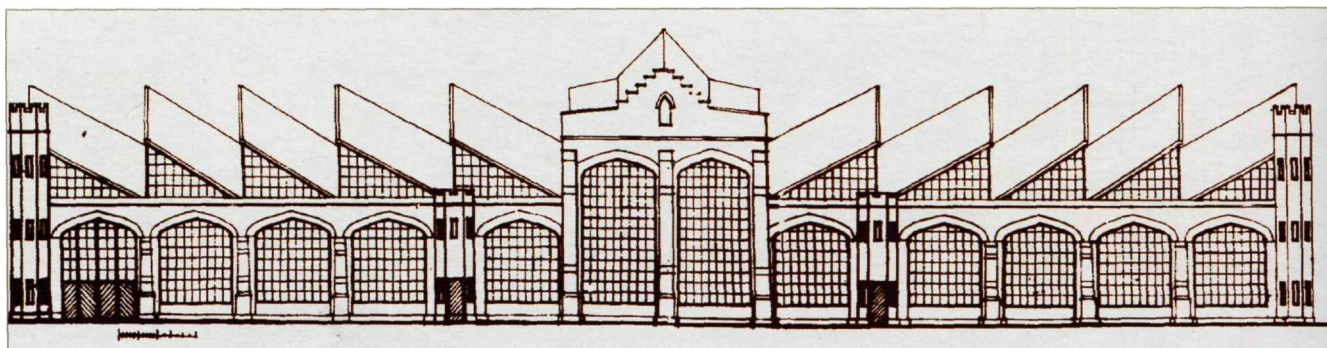
Подъем промышленности в те годы вызвал бурный рост железнодорожного строительства. Вскоре паровозы и вагоны стали основной продукцией предприятия.

Устав акционерного общества «Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода» утвердили 21 февраля 1897 года, а через год был выпущен первый вагон. Помимо расширения существовавших производственных помещений продолжалась постройка новых цехов по проектам техника А.В. Друкера и гражданского инженера В.В. Корвин-Круковского. Административный корпус приобрел свой окончательный вид в 1899 году, когда его завершили высоким мансардным этажом.

Значительные строительные работы проводились в 1912—1915 годах под руководством гражданского инженера Г.Х. Розовского.

После национализации в 1918 году завод стал называться «Пятый механический и обозный завод». Позднее ему было присвоено имя рабочего И.Е. Егорова — одного из руководителей стачечного движения на заводе во время революции 1905 года.

• *Малярная мастерская. Архитектор Г.Х. Розовский. 1913-1914*





Сооружения старого комплекса, сохранившиеся до нашего времени, представляют большой историко-архитектурный интерес как образцы фабричного строительства рубежа веков.

Заводоуправление, построенное архитектором Н.А. Архангельским, расположено на угловом участке, выполнено в лицевом красном кирпиче, имеет три арочных проезда и увенчано мансардой. Оно служит активным элементом застройки этого отрезка Московского проспекта. Объемно-пространственная композиция протяженного одноэтажного корпуса мастерской (цех автосцепки), также построенного Н.А. Архангельским, со сдержанным архитектурным оформлением фасадов, строго подчинена технологической функции. Центральный двухсветный неф с подкрановыми путями оснащен верхним фонарем вдоль конька крыши. Для более удобной организации производственного процесса в боковых частях устроены обходные галереи. Мастерская (цех гальванопластики), возведенная по проекту А.В. Друкера, имеет аналогичное пространственное решение. Для перекрытия основного пролета здесь применены деревянные клееные фермы, опирающиеся на металлические колонны.

Из построек известного петербургского зодчего В.В. Корвин-Круковского сохранилась мастерская (литейный цех), сооруженная в 1902 году. Ее лицевой фасад насыщен пластикой кирпичных декоративных деталей. Впечатление стройности и устремленности вверх придают облику этого трехпролетного цеха вертикали лопаток в простенках с развитыми раскрепованными завершениями.

• *Малярная мастерская*





Механосборочный цех •

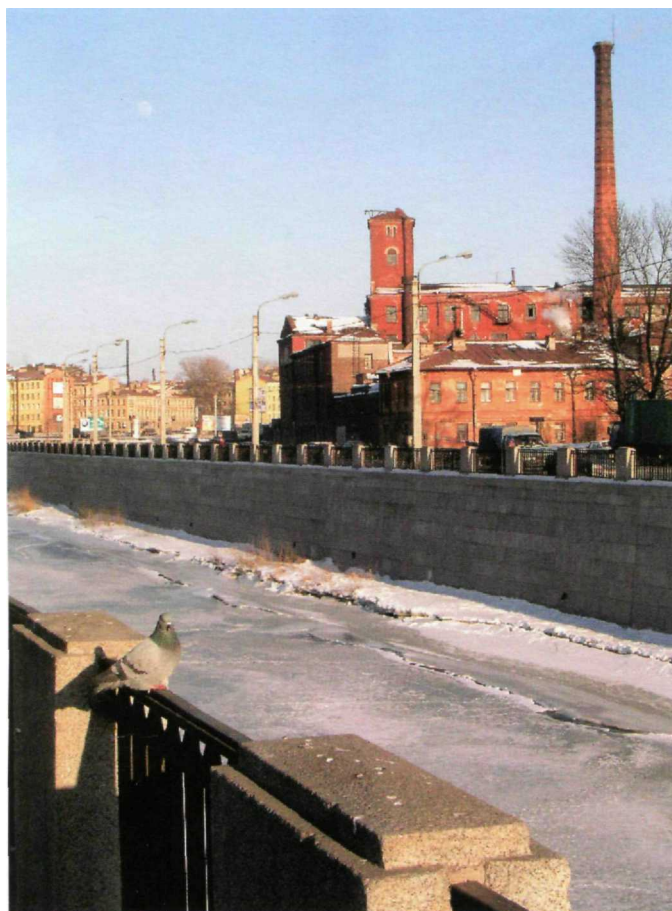
В 1913—1914 годах в глубине заводского двора Г.Х. Розовским были построены крупногабаритные мастерские — слесарно-сборочная (кузовной цех) и малярная, — отличающиеся необычайной выразительностью внешнего облика и оригинальностью инженерного замысла. Это одноэтажные сооружения в несколько пролетов с применением металлоконструкций. В одном случае это шеды, в другом — легкие ажурные фермы. Функционально-конструктивная схема мастерски обыграна в их экстерьере. Зубчатая структура перекрытия «малярной» венчает кирпичную стену со стрельчатыми проемами, сплошной лентой опоясывающими здание. Углы корпуса фиксированы гранеными башенками (лестничными клетками), что придает всему сооружению характер средневекового замка.

Двухчастные фасады другой мастерской завершены шипцами. Большие воротные проемы первого яруса уравновешены рядом мелких окон наверху. Ритм лопаток, с навершиями, выступающими над парапетом кровли, разбивает монотонную горизонталь протяженного фасада. Контрастное сочетание невысоких распланных объемов с многоэтажной фабричной застройкой соседней обувной фабрики придает выразительность этому уголку заводской территории, делая его своеобразной экспозицией индустриальной среды рубежа XIX—XX века.

К сожалению, вагоностроительный завод, как и многие другие предприятия Петербурга, пришел в упадок. Здания обветшали, состояние металлических конструкций близко к аварийному. Необходимы меры по консервации заводских построек и санации территории.

Самым привлекательным вариантом использования мастерских — малярной (находится под охраной государства) и слесарно-сборочной (рекомендована к охране) — могло бы стать приспособление корпусов под выставочно-коммерческий комплекс.

НОВАЯ БУМАГОПРЯДИЛЬНАЯ МАНУФАКТУРА



Новая бумагопрядильная мануфактура — одно из первых петербургских предприятий, построенных по типу первых английских машинных фабрик. Ее существование связано не только с отечественной, но и с общемировой индустриальной историей. Петербург одним из первых городов России вступил в полосу промышленного переворота. Начало этому процессу положило строительство первых капиталистических машинных фабрик. Именно здесь, раньше, чем в других регионах страны, развивалась хлопчатобумажная промышленность.

В северную столицу из Англии, самой передовой в то время промышленной державы, морским путем поставлялись хлопок и уголь, а также первые ткацкие станки и металлические конструкции каркаса.

Ориентация капиталистической промышленности в начальной стадии развития на импортное сырье, топливо и оборудование, поставленное морским путем, способствовала использованию рек и каналов связанных с портом.

Комплекс Новой бумагопрядильной мануфактуры расположен на участке, ограниченном южным берегом Обводного канала и Боровой улицей, напротив Семеновского плаца.

Поскольку трасса канала была проведена параллельно границам участков Семеновского и Измайловского полков, то от угла плаца трасса повернула резко на юго-восток, пересекла Лиговский канал под прямым углом и соединилась с рекой Волковкой. Таким образом, фабричный участок получил форму неправильного многоугольника. Боровая улица до 1828 года называлась Песчаной. Застраивалась она неравномерно. Если с севера до Обводного канала она была уже полностью заселена к 1830-м годам, то на юге, за каналом, через который был перекинут деревянный мост, оставались неосвоенные участки с огородами, садами и вырубками. После пожара 1837 года и окончания строительства канала территория стала застраиваться каменными зданиями, и одним из первых стал многоэтажный прядильный корпус.

Предприятие основано в 1846 году. Ранее на этом участке существовала фабрика по изготовлению обоев барона фон Вульфа — семьи, близкой А.С. Пушкину. В дальнейшем участок перешел во владение купцу В.И. Шошкину. О создании прядильного производства сообщает выписка из Полного Собрания Законов Российской империи: «4 июля 1844 года последовало Высочайшее разрешение на представление Министерства финансов об учреждении нейшлотским и временным Санкт-Петербургским

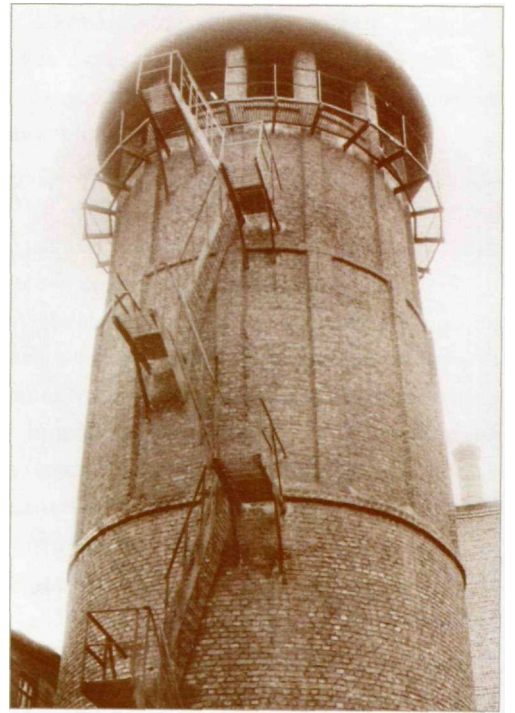
купцом 1-й гильдии Джоном Джуб, Санкт-Петербургскими иностранными гостями В. Буск и Д. Лодер товарищества по устройству в С.-Петербурге или его окрестностях бумагопрядильни на основании составленного ими устава».

4 октября была заключена купчая крепость, согласно которой «санкт-петербургский купец Владимир Иванович Шошкин продал Высочайше утвержденному 4 июля 1844 года Товариществу «Новой бумагопрядильни» в Санкт-Петербурге принадлежащий ему участок земли по адресу: набережная Обводного канала, 19».

Строительство комплекса было начато в 1844 году с закладки главного прядильного корпуса с флигелем для паровых котлов (автор проекта — архитектор Алексей Николаевич Роков, выпускник Академии Художеств, ученик и помощник А.Д. Захарова). В основном строительство главного корпуса было закончено в 1850 году. Первоначально архитектурно-планировочная композиция фабрики была типологически близка к классической усадебной схеме, что характерно для промышленной архитектуры первой половины XIX века. В дальнейшем к зданию стали пристраивать новые корпуса и башни. Расширение фабрики проведено в 1851 году архитектором А.С. Андреевым, в 1857 — Е.Е. Аникиным; в 1869, 1875 — 1878 — А.Ф. Занфтлебенем; в 1887-1889 — Н.А. Гаккелем; в 1900-1906 — Н.П. Васиным.

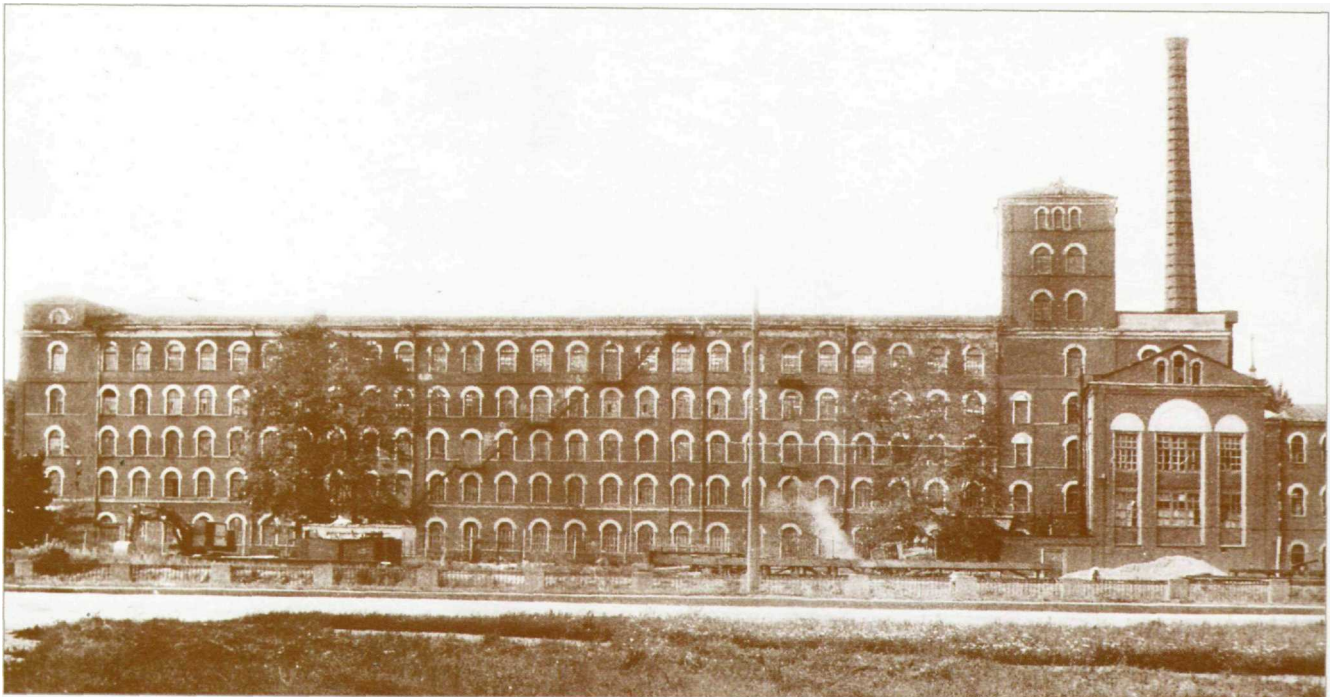
После 1917 года фабрика была национализирована, а в 1922 ей было присвоено имя Петра Анисимова — революционера, руководившего стачкой рабочих в 1878—1879 годах.





• Пыльная башня (не сохранилась)

Вид с Обводного канала •



В 1937 году была проведена модернизация и реконструкция фабрики, во время которой железобетонный каркас заменил старые металлические конструкции, а на заводском дворе сооружена вторая, так называемая «пыльная башня» (первая была сооружена в конце XIX века).

Главное здание, кирпичное, неоштукатуренное, пятиэтажное, расположено по северной границе участка, с небольшим отступом от красной линии застройки. Со стороны двора к нему примыкали два флигеля, в одном из которых размещались паровые машины. Внутренние зальные пространства главного корпуса были расчленены на три пролета металлическими колоннами. Фасад выдержан в стиле рационального безордерного классицизма. Окна арочного очертания, ритмично расположенные и соответствующие шагу колонн, обрамлены архивольтами, окрашенными в белый цвет. Под окнами второго этажа — профилированный карниз.

Здание доминирует в застройке Обводного канала, формируя своеобразный ландшафт этой части города.

Сейчас производство выведено за пределы города, здание опустело и ждет своего нового наполнения. Фирма «PLATO» предполагает разместить здесь торговые и офисные помещения.

К сожалению уже в последние годы утрачены такие замечательные элементы комплекса, как «пыльные башни», дворовые флигели и заводская ограда.



АДМИРАЛТЕЙСКИЙ И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОНЫ

1

Центральная электростанция городского трамвая

1906-1907, арх. А.И. Зазерский, инж. Л.Б. Горенберг

Атаманская ул., 3;
Кременчугская ул.

Мытный двор

1785, 1812-1813, арх. В.П. Стасов (?);
1851, гр. инж. Ел. Дмитриевский;
1879, арх. В.С. фон Геккер;
1905, гр. инж. А.И. Стюнкель

Бакунина, 6

Склады «Успенский двор»

1820-е — 1830-е;
1910-е

Бакунина пр., 14

Центральная электростанция Бельгийского акционерного общества «Электрическое освещение С.-Петербурга»

1898-1899, арх. П.С. Самсонов, гр. инж. Н.Ф. Савельев

Введенского кан. ул., 2;
Фонтанки р. наб., 104

Здание акционерного общества «Словолитня и производство медных линеек Г. Бертгольд»

1899-1901, арх. Р.И. Кригер;
1900-1901, арх. М. Мейдингер, В.В. Шауб

Гражданская ул., 13—15

Здания Городской конной железной дороги (городского трамвая)

1913-1914, гр. инж. А.А. Ламагин

Дегтярный пер., 3—5;
Моисеенко, 8—16;
Новгородская ул., 20

Механический завод «К. Зигель»

1888-1890, арх. И.С. Китнер;
1898-1902, арх. Р.А. Берзен

Достоевского ул., 40—44;
Марата ул., 63

Гараж автомобильной фирмы К.Л. Крюммеля

1909-1910, арх. Я.З. Блувштейн, М.И. Польницкий

Ковенский пер., 5

Табачная фабрика А.Н. Шапошникова

1879-1880, арх. П.С. Самсонов

Клинский пр., 25

Товарищество Невской бумагопрядильной мануфактуры

1857, инж. Л.В.Глама;
1887-1889, арх. П.С. Купинский;
1892-1898, арх. Л.Л. Петерсон

Красного Текстильщика
ул., 4, 6, 8, 10/12;

Синопская наб., 74, 76, 78

* В данном списке районы приведены не по чисто административному признаку.
** Выделены объекты, вошедшие в альбом.

АДМИРАЛТЕЙСКИЙ И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОНЫ

1

Здание акционерного общества «Пекарь»

1913, арх. Ф.И. Лидваль

11-я Красноармейская ул., 18-20

Ново-Петергофская трансформаторная подстанция городского трамвая

1906-1907, гражд. инж. Л.Б. Горенберг

11-я Красноармейская ул., 28

Пивоваренный завод И.А. Дурдина

1880-1890, арх-ры В.Ф. Геккер, Э.Г. Юргенс

Курляндская ул., 28

Склады Кокоревых

1873, арх. И.А. Мерц, инж. Н. Кениг;
1886, инж. -арх. П.П. Меркулов

Литовский пр., 50

Чугонолитейный и механический завод Ф.К. Сан-Галли

1867, арх. АА.Докушевский;
1869-1875, арх. К.К. Рахау;
1890-е, арх. К.Ф. Фейерейзен

Аиговский пр., 60-62

Чернореченская бумагопрядильная мануфактура Л.Е. Кенига

1874-1878, арх. Н.В. Трусков;
1890-е, арх. В.В. Виндельбашт;
1900-е, арх. К.К. Шмидт

Лифляндская ул., 3

Альбомная фабрика С.С. Бехли

1848, арх. Г.Х. Штегеман;
1856, гр. инж. Ел. Дмитриевский, арх. Г.В. Гримм;
1894, техн. П.М. Мульханов;
1907, инж. арх. Г.О. Гиргенсон;
1913, техн. М.В. Миланов

Моисеенко ул., 22

Скотопригонный двор

1823-1826, арх. И.И. Шарлемань 1^а

Московский пр., 65

«Новая Голландия»

1765-1780, арх. С.И. Чевакинский, Ж.Б. Валлен-Деламот,
инж. И. Герард;
1828-1829, арх. А.Е. Штауберт;
1847-1850, воен. инж. М.А. Пасыпкин

Мойки наб., 103;
Крюкова кан. наб. 1;
Адмиралтейского канала наб., 4-а

АДМИРАЛТЕЙСКИЙ И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОНЫ



Автоматическая телефонная станция

Некрасова ул.

1930-е, арх. А.С. Никольский

**Санкт-Петербургское общество
электрических сооружений**

Новгородская ул., 11

1897-1899, гр. инж. В.А. Рейс;
1929-1934, арх. Л. Каменский;
1930-е, арх. Н.А. Троцкий

Казенный пробочный завод

Новгородская ул., 13

1902-1904, гр. инж. В.Д. Никола

Круглое и веерное депо
Николаевской железной дороги

Обводного кан. наб., 43

1847, арх. Р.А. Желязевич;
1870-е, арх-ры А.Э. Юргенс, Р.А. Гедике;
1890-е, арх-ры А.А. Клевцинский, С.А. Поленов

**Товарищество Российско-американской
резиновой мануфактуры
«Треугольник»**

Обводного кан. наб., 134-
140

1860-1870-е, арх. Р.Р. Генрихсен, Э.Г. Юргенс;
1885-1900, арх. Р.А. Гедике;
1910-е, арх. О.О. Витте, гр. инж. Е.А. Кржижановский, Л.А. Серк

Спиртоводочный завод Штриттера

Обводного кан.
наб., 197-201

1896-1898, гр. инж. Г.Г. Рабцевич

Российская бумагопрядильная мануфактура

Обводного кан.
наб., 223-225;
Курляндская ул., 42

1835-1838, арх. Н.Я. Анисимов, инж. А.Я. Вильсон;
1857-1858, арх-ры Р.Р. фон Генрихсен, Н.П. Гребенка;
1880-е, арх. Л.Ф. Шперер;
1890-е, арх. К.К. Циглер фон Шафгаузен

Здание с водонапорной башней
акционерного общества Франко-русских
заводов (бывший завод Ч. Берда)

Перевозная ул., 1

1860-е, арх. Р.Р. фон Генрихсен;
1870-е, арх. А.Л. Гольм;
1885-1894, арх. А.И. Рейнбольдт

Кондитерская фабрика «Жорж Борман»

Писарева ул., 3

1912, арх. П.П. Павлов

АДМИРАЛТЕЙСКИЙ И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОНЫ

1

Подъяческая трансформаторная подстанция городского трамвая

1906, гр. инж. Л.Б. Горенберг

Большая Подъяческая ул., 27,
Грибоедова кан. наб., 114

Дом и картографическое заведение А.А. Ильина

1896-1897, арх. И.И. Шапошников;
1899, арх. И.Ю. Мошинский

Пряжки наб., 5,
Александра Блока ул., 2—4

Шоколадная фабрика Г.М. Ландрина

1876-1880, арх. АА. Пуаро

Римского-Корсакова пр., 9

Казенный винный завод
Министерства финансов

1870-е, арх-ры А.Э. Юргенс, Р.А. Гедике;
1890-е, арх. С.А. Поленов

Синопская наб., 56—58

Гальванопластическое заведение герцога М. Лейхтенбергского

1844-1846, арх. Ф.И. Руска

Старо-Петергофский пр., 40

Калинкинский пивоваренный завод

1820-е;
1860-е, арх. Л.Л. Бонштедт;
1870-е, арх. Э.Г. Юргенс;
1880-1890-е, гр. инж. В.Р. Бернгард;
1900-е, гр. инж. А.А. Гимпель;
1910-е, гр. инж. В.Н. Куцкевич

Степана Разина ул., 8, 9, 11, 13;
Курляндская ул., 48, 49, 50;
Рижский пр., 80

Экспедиция заготовления государственных бумаг

1816-1818, инж-ры А. Бетанкур, В. фон Треттер;
1857-1861, арх. Э.И. Жибер,
1860-1890-е, арх. К.Я. Маевский;
1903, арх. Е.Р. Бах

Фонтанки р. наб., 144;
Рижский пр., 3—11

Дом и фабрика шелковых изделий А.И. Ниссена

1872-1873, 1898, арх-ры ВА. Шретер, И.С. Китнер

Фонтанки р. наб., 183;
Калинкин пер., 1;
Лабутина ул., 32—54

Адмиралтейский судостроительный завод

1833-1838, арх-ры ЭХ. Анерт, ИГ. Гомзин, инж-ры Л.Л. Карбоньер, П.Д. Базен, В.П. Лебедев, А.А. Попов;
1890-е, инж-ры НЛ. Дуткин, С.Н. Будзынский;
1900-е, инж.-арх. ВЛ. Апышков;
1910-е, арх. А.И. Дмитриев, инж. Н.И. Дмитриев, арх. НЛ. Козлов

Фонтанки р. наб., 203,

АДМИРАЛТЕЙСКИЙ И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОНЫ

1

Хлебозавод имени 10-летия Октября (имени Бадаева)

1927, арх. А.С. Никольский, арх. П.Д. Бункин

Херсонская ул., 22

Электротехнический завод «Савельев и К»

*1899-1900, арх. В.В. Шауб;
1901-1905, арх. ЛЛ. Фуфаевский*

Циолковского ул., 9—11;
Обводного кан. наб., 195

Главная станция С.-Петербургских городских водопроводов

*1859-1860-е, арх. ИА. Мерц, инж. Э.Г. Шуберский;
1900-е, арх-ры П.Ю. Сюзор, ВА. Липский*

Шпалерная ул., 56—58

Здание Императорской шпалерной мануфактуры

1828, арх. НА. Ткачев

Шпалерная ул.

ВАСИЛЕОСТРОВСКИЙ РАЙОН

2

Склады торгового дома «Братья Елисеевы»

*Первая четверть XIX в. 1868-1869, арх. Н.П. Гребенка;
1938-1939, арх. А.И. Гегелло, Б.С. Ребортович*

Биржевая линия, 16

Склады торгового дома «Братья Елисеевы»

*XVIII — начало XIX в. 1830, арх. К. Гизе;
1858, арх. Ф. Миллер;
1869, арх. Н.П. Гребенка;
1870, арх. Н.П. Гребенка*

Биржевой пер., 2—4

Кожевенный завод товарищества «И.А. Осипов и К^о»

*1865-1870-е; 1895, инж. арх. Н.М. Салько;
1883; 1886, гражд. инж. А.А. Ашемур;
1900-е, гражд. инж. Н.И. Богданов;
1930-е*

Декабристов пер., 7

Кожевенный завод А.А. Парамонова

*1852, арх. А.С. Андреев;
1863, арх. Е.Е. Аникин;
1870-е, арх. АР. Гешвенд;
1886-1887, арх. А.И. Ковшаров;
1890-е*

Кожевенная линия,
1-3

Здание сиропного завода Винного городка (Владимирского кожевенного завода)

1811-1812, арх. В.И. Беретти

Кожевенная линия, 32

Здание водочного (Владимирского кожевенного) завода

*Вторая половина XVIII в.; 1811-1812, арх. В.И. Беретти;
1861-1862, гражд. инж. Р.Б. Бернград;
1870-е*

Кожевенная линия, 29

Ситценабивая мануфактура «Воронин, Лютш и Чешер»

*1899-1900-е, инж.-техн. М.Р. Лукасевич;
1907, 1913, гражд. инж. М.Ю. Капелинский*

Кожевенная линия, 34

Акционерное общество «Соединительные кабельные заводы» (Сименс-Гальске)

К XIX в., гражд. инж. А.Л. Ашемур; арх. Е.Р. Бах

Кожевенная линия, 40

ВАСИЛЕОСТРОВСКИЙ РАЙОН

2

Балтийский судостроительный и механический завод

1877-1896, арх. А.Ю. Новицкий;
1895-1900, арх. пом. П.Л. Висьневский;
1900-1910-е, арх. А.И. Голицынский, арх. пом. Л.Г. Эмме,
П.Н. Шаховской

Косая линия, 16;
Кожевенная линия, 18—20

Фабрика Э.Э. Бремме

Первая половина XIX в.;
1850-е, арх. Юл. Гребенка;
1906, арх. В.С. Карпович

12-я линия, 41

Вторичная понижающая подстанция Волховской ГЭС

1924-1926, арх-ры В.А. Щуко, В.Г. Гельфрейх

13-я линия, 34

Типография товарищества «М.О. Вольф»

1877-1878, арх. Н.П. Васин;
1915-1916, арх. гражд. инж. Р.О. Ульман

16-я линия, 5-7

Производственное здание

Конец XIX в.

16-я линия, 83

Военно-подковный завод Посселя

Конец XIX — начало XX в.

17-я линия, 54

Василеостровская трансформаторная подстанция городского трамвая

1906, гражд. инж. Л.В. Горенберг

23-я линия, 10

Электромеханический завод Сименс-Шуккерт

Вторая половина XIX в.; 1913-1915, гражд. инж. Р. А. Берзен

24-я линия, 3—7

Проволочно-гвоздильный завод («Красный гвоздильщик»)

1890-е, арх. П.В. Алиш;
1930-1931, арх. Я.Г. Чернихов;
1930-е, 1950-е

25-я линия, 6, 8

Механический завод Р. Круга

1900-е, арх-ры К.Ф. Альтман, А.А. Грубе

Смоленки р. наб., 19—21

ВАСИЛЕОСТРОВСКИЙ РАЙОН

2

Товарищество фабрик табачных изделий «Лаферм»

1832, арх. И.К. Лаубер;
1866, арх. К.И. Лоренцен;
1892, арх. Ю.Ю. Бенуа;
1911-1913, арх. Р.И. Кригер

Средний пр., 36—38;
9-я линия, 36—40

Сооружения городского трамвая

1906-1909, инж. Л.Б. Горенберг, Ф.О. Тейхман;
1913-1915, гражд. инж. А.А. Ламагин

Средний пр., 77—79

Санкт-Петербургский трубочный завод

1870-1880-е, арх. Р.Р. фон Генрихсен;
1890-1900-е, арх. А.Д. Шиллинг;
1913-1917

Уральская ул., 1

Васильевский винный городок

Начало XIX в., арх. Ф.И. Руска (?)

Уральская ул., 1

Северная ткацкая мануфактура братьев Гук

1894-1895, арх. А.А. Бруни;
1902-1906, арх. Н.Н. Щербина-Крамаренко;
1912-1914, инж.-арх. Г.О. Гиргенсон

Уральская ул., 10, 17;
Железноводская ул., 3

Писчебумажная фабрика Печаткина

Вторая половина XIX — начало XX в.,
арх. Н.М. Салько, инж. Е.Н. Самарин

Уральская ул., 13

Галерная гавань Гребного порта

1721-1723, деревянная постройка, арх. Д. Трезини;
1754, перестроен в камне; арх. М.А. Башмаков;
1740-е, арх. СИ. Чевакинский;
1808-1812, арх. А.Д. Захаров;
1824-1826, арх. А.Н. Штауберт;
1904-1905

Шкиперский проток,
14а, 20, 21

ПЕТРОГРАДСКИЙ РАЙОН

3

Завод «Дюфлон, Константинович и К⁰»

1914, арх. М. М. Чижов

Академика Павлова ул.
Медиков пр., 3

Петроградский хлебозавод

1930-е, арх. А. С. Никольский (?), инж. Г. Л. Марсаков

Барочная ул., 4а;
Большая Зеленина
ул., 35–37

Сооружения городского трамвая

1906-1907, 1913-1915, арх. А. А. Ламагин

Барочная ул., 12

Тучков буян (здание складов пеньки)

*1763-1772, арх. А. Ринальди, инж. М. А. Деденев, А. А. Дьяков;
1931-1933 — частично перестроено*

Большой пр., 1а

Государственная типография

1907-1910, арх. Л. Я. Бенуа, Л. Л. Шретер

Гатчинская ул., 24–26;
Ораниенбаумская ул., 27

**Казенный винный склад
и спиртоочистительный завод**

1896-1897, арх. Р. Р. Марфельд

Добролюбова пр., 14–16

Завод военно-врачебных заготовлений

*1840-1850-е, арх. Ф. И. Руска, А. М. Горностаев;
1900-е, воен. инж. Л. Г. Малеев*

Инструментальная ул., 3

Завод «Полиграфмаш»

1929, арх. Н. Е. Лансере

Карповки р. наб., 5;
Аптекарский пр., 4;
Профессора Попова ул., 6

**Электрическая подстанция
городского трамвая**

1906-1907, гражд. инж. А. И. Зазерский

Карповки р. наб., 15;
Литераторов ул., 4
Карповки р. наб., 27–29;

**Мебельно-столярная
фабрика Ф. А. Мельцера**

*1884, арх. В. В. Шауб;
1902, воен. инж. Э. Ф. Мельцер*

Профессора Попова
ул., 18-20;
Каменноостровский
пр., 49-51

**Чулочно-трикотажная фабрика
«В. П. Керстен»**

*1895, арх. А. И. Аккерман;
1990-е, гражд. инж. С. П. Кондратьев*

Красного курсанта
ул., 25, 27;
Корпусная ул., 1

ПЕТРОГРАДСКИЙ РАЙОН

3

Подстанция Волховской ГЭС

1926-1927, арх. В.Л.Щуко, В.Г. Гельфрейх

Ленина ул., 6

Словолитня Ф.Ф. Киббеля

1893; 1909, арх. О.П. Игнатович

Мира ул., 3

Механический завод Р.Л. Лангензиппена

1899, арх. А.П. Сосков

Малая Монетная ул., 2

Фильтроозонная станция

1909-1910, гражд. инж. П.А. Серк, арх. В.В. Старостин

Пеньковская ул., 8

Комплекс построек фирмы «Бодо Эгесторф»

1910-е

Петровская коса, 3/6

Пивоваренный завод «Бавария»

1864-1870-е, арх. Ф.Б. Нагель;
1906-1910-е, гражд. инж. Н.Н. Веревкин;
1911-1912, гражд. инж. П.А. Серк

Петровский пр., 9, 11

Товарищество канатной фабрики И. Гота

/896, гражд. инж. В.Р. Бернгард, арх. Ф.Б. Нагель;
1900-е, арх. Г.Г. фон Голи, арх. И.К. Паутер;
1908, арх. Р.О. Ульман

Петровский пр., 20, 22

Бумагопрядильная мануфактура «Джеймс Бек»

1894-1896, арх. Ф.Л. Миллер;
1909-1910, арх. Ю.Ю. Бенуа

Петроградская наб., 34

Тюлевая фабрика

1830-е;
1850-1870-е, гражд. инж. Р.Б. Бернгард;
1890-1910-е, арх. В.Ф. Габерцетель, гражд. инж. В.Р. Бернгард

Петроградская наб., 40;
Казарменный пер., 2;
Чапаева ул., 25

Монетный двор

1800-1805, арх. А. Порто;
1839-1844, арх. Э.Х. Анерг, А.М. Куци;
1872-1874, 1881-1883, арх. В.Е. Стуккей

Петропавловская крепость

ПЕТРОГРАДСКИЙ РАЙОН

3

Подстанция Волховской ГЭС

1920-е

Пионерская ул., 7

Завод «Вулкан»
(включил завод «Н. Леонтьева»)

1860-е, гражд. инж. Г.И. Карпов;
1900-1906, арх. М.М. Чижов;
1913, арх. О. Г. Гирге неон;
1911, гражд. инж. И.И. Герасимов;
1915, арх. М.Е. Сунцов

Пионерская ул., 50;
Новолодожская ул., 4

**Трикотажная
фабрика «Красное знамя»**

1925-1937, арх. Э. Мендельсон (проект), СО. Овсянников, И.А. Претро,
инж. ЕЛ. Третьяков

Пионерская ул., 53

Автомобильный гараж
фирмы К.Л. Крюммеля

1913-1914, гражд. инж. А.В. Болотников

Посадская Большая ул., 12

Сооружения
конно-железной дороги (трампарк)

1890-е, 1907

Посадская Большая ул., 24

Картонажно-переплетная фабрика
«Отто Кирхнер»

1890-е, гражд. инж. Л.П. Андреев, арх. А.И. Шамбахер;
1900-1910-е, гражд. инж. Белокуров, инж. В.М. Блохин

Пушкарская Большая
ул., 10;
Аизы Чайкиной ул., 3

**Электротехнический завод
«Н.К. Гейслер и К^о»**

1910-1911, арх. Р.И. Кригер

Яблочкова ул., 12

НЕВСКИЙ РАЙОН

4

Сооружения акционерного общества Петроградских товарных складов

1908-1911, гражд. инж. Л.Ф. Геллерт; инж. -техн. И.Н. Квиль;
1920-е

Глиняная ул., 2;
Обуховской Обороны пр., 7

Элеватор и мельница комбината имени СМ. Кирова

1938, арх. Л.Б. Райкин, инж. А.Ю. Флейшмахер, Б.Я.Дризен

Обуховской Обороны пр., 45

Судостроительный завод Семянникова и Полетики

1864-1900, арх. Р.Р. фон Генрихсен

Обуховской Обороны пр., 51

Завод «Невское стеариновое товарищество»

1850-1860-е, арх. Л.Л. Бонштедт;
1900-е, гражд. инж. А.В. Кенель

Обуховской Обороны пр., 80

Спасская и Петровская мануфактуры (Максвелла)

1844; 1878, арх. А.Ф. Занфтлебен;
1886-1887, арх. Ф.И. Габерцетель

Обуховской Обороны, пр., 86

Императорская карточная фабрика

1867-1869, арх. Г.Х. Штегеман;
1890-е, арх. В.В. Николая

Обуховской Обороны пр., 110

Обуховский сталелитейный завод (Александровская мануфактура)

1800-1810-е, арх. А.И. Роков, инж. А.Я. Вильсон;
1860-е, арх. Р.Р. фон Генрихсен;
1890-1900-е, арх. Ф.Ф. Лумберг

Обуховской Обороны пр. 118,120,122,124,126

Александровский чугунолитейный завод

1825-1826, инж. М.Е. Кларк, арх. А.И. Постников, В.П. Стасов (?);
1890-е, арх. Г.В. Войневич, инж. Ф.С. Ясинский, арх. И.И. Шапошников;
1900-е, арх. А.А. Клевцинский

Обуховской Обороны пр., 123а, 125, 127;
Дудко ул., 1, 3

Императорский фарфоровый завод

Конец XVIII в., арх. С.Г. Берников, И. Григорьев

Обуховской Обороны пр., 151

НЕВСКИЙ РАЙОН

4

Здание Киновиевского
ультрамаринового завода Г.И. Веге

Октябрьская наб., 38

Вторая половина XIX в.

Фабрика товарищества
шерстяных изделий «Торнтон»

Октябрьская наб., 50—52

Вторая половина XIX в.

Бумажная фабрика Варгуниных

Октябрьская наб., 54—56

1880-е, арх. Л.Л. Шауфельбергер

Пристрельная (водонапорная) башня
Обуховского завода

Октябрьская наб., 104а

Вторая половина XIX в.

ГРЭС «Уткина заводь»
(Красный октябрь, ТЭЦ № 5)

Октябрьская наб., 108

1914, 1920-е, арх. А.А. Оль

Комплекс построек акционерного общества
Петроградских товарных складов

Профессора Качалова ул., 7

*1907, гражд. инж. П.Ф. Геллерт; 1912, гражд. инж. А.Ф. Голензовский;
1912-1912, инж. техн. И.Н. Квиль*

**Вагонные мастерские
Александровского главного механического
завода Николаевской железной дороги**

Седова ул., 45

1890-е, арх. И.И. Шапошников, инж. Ф.С. Ясинский

Пивоваренный завод «Вена»

Фарфоровская ул., 1

*1870-е, арх. Ф.Б. Нагель;
1913-1914;
1930-е*

СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ

5

Завод «Арсенал»

1844-1849, арх. А.Л. Гемилилиан, А.А. Тон

Арсенальная наб., 1;
Комсомола ул., 1, 2, 3

Водоподъемная станция Общества заречного водопровода

1875-1888, воен. инж. И.О. Рубан

Арсенальная ул., 7

Николаевская мануфактура акционерного общества «Воронин, Лютш и Чешер» (фабрика Гука)

1892-1896, арх. Ф.К. фон Пирвиц;
1899, гражд. инж. Вас.А. Косяков;
1913-1914, арх. Д.А. Крыжановский

Выборгская наб., 55, 59

Фабрика «Невка» товарищества Невской ниточной мануфактуры

1849-1856, арх. А.Н. Роков;
1872, арх. Е.Е. Аникин;
1890, арх. Ф.К. фон Пирвиц;
1911, арх. Н.В. Васильев

Гельсингфорская ул., 3;
Выборгская наб., 47

Водопроводная перекачевательная станция

Конец XIX — начало XX в.

Зеленков пер., 7

Водонапорная башня Лесного института

1907-1909, арх. А.И.Дитрих

Институтский пр., 5, к. 11

Четырехпоставочная мельница

арх. ИД. Черник

Капсюльное шоссе, 21

Охтинские пороховые заводы

1820-е, арх. З.Ф. Краснопевков;
1880-1890-е, инж. Э.Х. Левенштерн

Коммуны ул., 67

Инструментальные мастерские механического и машиностроительного завода «Феникс»

Вторая половина XIX — начала XX в.

Кондратьевский пр., 3

Петроградский металлический завод

1878, 1886-1893, арх. П.В.Алиш, инж. О.Е. Крель;
1910, гражд. инж. Р.А. Берз.ен

Кондратьевский пр., 13—15;
Свердловская наб., 18

СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ

5

Чугонолитейный завод К.К. Экваля

Красногвардейский пер., 15

*1899, арх. Ф.И. Лидваль;
1901, арх. С.В. Беляев (особняк);
1912, техн. А.А. Зомермейер*

Машиностроительный завод Н.Н. Струка

Красногвардейский пер., 23

*/855, техн. М.И. фон Вилькен;
1905-1912, арх. А.Г. Беме;
1899-1905, арх. Ф.К. фон Пирвиц*

**Выборгская понижающая подстанция
городского трамвая**

Лесной пр., 28

1913, гражд. инж. А.А. Ламагин

**Лесопильный завод
и льноджутовая мануфактура Д.Н. Лебедева**

Пироговская наб., 17;
Сампсониевский пр., 28

*1879-1880, арх. А.С. Эрбер;
1890-е*

**Механический завод «Людвиг Нобель»
(после 1918 — машиностроительный завод
«Русский дизель»)**

Пироговская наб., 19;
Сампсониевский пр., 30

*1873-1874, 1885-1886, арх. К.К.Андерсон;
1897-1902, 1903, арх. Р.Ф. Мельцер;
1912, арх. Ф.И. Лидваль;
1913, инж. Г.Ф. Джонсон*

Охтинская бумагопрядильная мануфактура

Пискаревский пр., 3

*1852-1854, арх. Р.Р. фон Генрихсен;
1900-е, арх. В.В. Шауб*

**Канатная фабрика
М.Я. Эдварса и Ц.А. Кавоса (канатный цех)**

Пискаревский пр., 18

1876, 1880, арх. Ц.А. Кавос

Кушелевский хлебозавод

Политехническая ул., 11

1930-е, арх. А.Я. Никольский (?), инж. Г.Л. Марсаков

**Главная понижающая подстанция
Волховской ГЭС**

Полостровский пр., 46

1923-1926, арх. О.Р. Мунц

СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ

5

Пороховая крутильня

Революции шоссе, 120

Технохимический завод А.И. Шадрина

Сабировская ул., 37

1910, арх. Ф.Д. Павлов

Вторичная поднижающая подстанция
Волховской ГЭС

Сампсониевский Большой
пр., 14, 16

1926-1927, арх-ры В.А.Щуко, В.Г. Гельфрейх

Особняк и контора завода Кенига
со служебным флигелем

Сампсониевский Большой,
пр., 24;
Пироговская наб., 13

1881, арх. Н.В. Трусов;

1890, арх. В.В. Виндельбандт;

1910-1991, арх. И.С. Китнер

**Телефонный завод
русского акционерного общества
«Л.М. Эриксон и К^о»**

Сампсониевский Большой
пр., 60;
Гельсингфорская ул., 2

1910-1913, арх. К.К. Шмидт

Механический завод «Новый Лесснер»
(после 1918 — машиностроительный завод
им. К. Маркса)

Сампсониевский пр., 66, 66а

1910-е, гражд. инж. Л.А. Серк

Автомобильный завод «Русский Рено»

Сампсониевский Большой
пр., 69

1914-1916, гражд. инж. А.Ф. Бубырь

Производственное здание
кондитерского товарищества «Ландрин»

Сампсониевский Большой
пр., 77

1911-1912, гражд. инж. Л.А. Серк

Меднопрокатный и трубный
завод «Розенкранц»
(после 1918 — завод «Красный Выборжец»)

Свердловская наб., 12

Конец XIX — начало XX века,

1939-1941, 1947, арх. Д.Л. Кричевский

Пивоваренный завод
«Новая Бавария»

Свердловская наб., 34

1875-1900-е, арх-ры Р.А. Гедике, Ю.Ю. Бенуа

СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ

5

Механический завод
«Промет»

1908, 1911, 1915, инж. Ф.О. Тейхман

Свердловская наб., 44

Сооружения Петербургского
городского трамвая

1913-1914, гражд. инж. А.А. Ламагин

Сердобольская ул., 2г

Здание акционерного общества
Российско бумагопрядильной мануфактуры
КБ. Гергарди

*1880-е, арх. Ф.К. фон Пирвиц;
1897-1899, арх. И.М. Гольмдорф;
1904, арх. К.К. Шмидт*

Смолячкова ул., 4/2

Охтинский пороховой завод

Химиков ул., 28

Капсюльный завод

1907, 1911, гражд. инж. Е.Л. Калиновский

Челябинская ул., 2

Машиностроительный завод
«Айваз»

Конец XIX — начало XX в.

Энгельса пр., 27;
Светлановский пр., 2

ЮЖНЫЕ РАЙОНЫ

6

Гутуевская суконная мануфактура
«Т.П. Аух»

1884, арх. Ю.Ю. Бенуа;
1900-е, гражд. инж. К.И. Ниман

Гапсальская ул., 1

Бумагопрядильная мануфактура
акционерного общества «Воронин, Лютш и Чешер»

1879, арх. М.А. Шурупов;
1907, 1913, гражд. инж. М.Ю. Капелинский

Екатерингофский р. наб., 19

Екатерингофки р. наб., 25;
Невельская ул., 2

Здание склада клеевого завода

Конец XIX в.

Екатерингофки р.
наб., 29-31

Газгольдер Общества
газового освещения С.-Петербурга

1881, арх. И.Л. Маас

Заозерная ул., За

Здание водочного завода «Келлер и К^о»

1870-е, инж. М.Ф. Андерсин

Заозерная ул., 10

Постройки товарищества механического
производства обуви «Скороход»

1885-1905, техн. А.И. Рейнбольдт;
1910-1914, арх. Э.А. Густавсон

Заставская ул., 33

Водонапорная башня гидролизного завода

1928

Калинина ул., 13

Электростанция

1910-е(?)

Калинина ул., 55

Путиловская верфь

1913-1914, 1935

Корабельная ул., 6

Макаронная фабрика акционерного общества
«М. Иванов и Н. Гольдберг»

1914, арх. И.И. Долгинов

Коли Томчака ул., 21

ЮЖНЫЕ РАЙОНЫ

6

Мыловаренный и стеариновый завод А.М. Жукова

1886-1889, 1893-1905, техн. А.И. Рейнбольт

Аиговский пр., 281

Лаборатория городских скотобоен

1880-1882, инж. М.Ф. Петерсон

Красуцкого ул., 3

Петроградский механический хлебозавод

1915-1916, 1918, арх. Л.В. Шмеллинг, инж. НИ. Нагель

Малая Митрофаньевская ул., 4

Санкт-Петербургский торговый порт

1890-1900-е, гражд. инж. Г.М. Курдюмов, В.А.Лучинский;
1890-1900, инж. Гаррис;
1924-1926, арх. А.А. Оль, инж. М.Н. Штаерман

Межевой канал, 3—5

Сооружения городского трамвая

1906-1909, гражд. инж. Л.Б. Горенберг, инж. Ф.О. Теихман

Московский пр., 81—83

Постройки акционерного общества «Просвещение» Н.С. Цетлина и А. Мейера

1906-1907, гражд. инж. М.Ю. Капелинский

Московский пр., 91—93

Постройки товарищества С.-Петербургского вагоностроительного завода

1897-1899, инж. Н.И.Архангельский;
1902, гр. инж. Ц.Ц. Корели-Круновский;
1912-1914, арх. Г.И. Розовский

Московский пр., 115;
Заставская ул., 40

Мясокомбинат имени С.М. Кирова

1930-1933, арх. Н.А. Троцкий,
Р.Я. Зеликман, Б.П. Светлицкий

Московское шоссе, 13

Склад-холодильник компании «Герхард и Хей»

1913, инж. Р. Майер

Невельская ул., 7

Новая бумагопрядильная мануфактура

1844-1850, арх. АН. Роков;
1860-1870-е, арх. А.Ф. Занфтлебен;
1887-1899, арх. НА. Гаккель

Обводного кан. наб., 60

ЮЖНЫЕ РАЙОНЫ

6

Главный газовый завод общества столичного освещения

1858-1860, 1870-е, 1884,
гр. инж. Б.Р. Бернгард, арх. О.Г. Гиппиус

Обводного кан. наб., 74

Электростанция Общества электрического освещения 1886 года

1900-1910, 1913-1915, инж. Б.Г. Галеркин,
инж.-техн. Ф.И. Зауэр,
гр. инж. Э.Р. Ульман

Обводного кан. наб., 76

Электростанция Московской Виндаво-Рыбинской железной дороги

Обводного кан. наб., 66

Водочный завод «Келлер и К⁰»

1880-1890-е, инж. М.Ф. Андерсин

Обводного кан. наб., 92;
Загородная ул., 2

Сооружения Варшавского вокзала

1858-1859, арх-ры П.О. Сальмонович, Ю. Фляша

Обводного кан. наб., 118

Екатерингофская ткацкая мануфактура

1872-1873, арх. Р.Р. фон Генрихсен; арх. А.Р. Гавеман

Промышленная ул., 19

Путиловский завод

1910-е, инж. А.И. Путилов

Стачек пр., 47

Трансформаторная подстанция электрифицированной дороги «Оранэл»

1910-е

Стачек пр., 91

Постройки акционерного общества Санкт-Петербургских товарных складов

1912-1913, гражд. инж. ИВ. Экскузович;
1913, гражд. инж. А.Ф. Голензовский

Черниговская ул., 13, 15

ПРИЛОЖЕНИЕ

Петербургу, одному из ведущих промышленных центров страны, на протяжении всех этапов индустриальной истории России принадлежит важная роль. Здесь развивались почти все отрасли отечественной промышленности; были наиболее ощутимы государственный централизованный характер индустриализации и конвергенция европейских и российских технологий; наиболее обострены социальные противоречия между уровнем жизни и техническим прогрессом. Дихотомия «культура и промышленность» как постоянный признак жизни города обусловила своеобразие архитектурно-пространственной среды российской столицы.

Сочетание репрезентативно-парадной столичной и утилитарно-промышленной функций наложило сильный и своеобразный отпечаток на архитектурно-пространственную среду, отражающую постоянное сосуществование и противоборство этих двух ипостасей невосковой столицы. Соседство жилых, общественных и промышленных зданий на раннем этапе сменилось в конце XVIII века целенаправленным вытеснением производства из города и формированием индустриального пояса, окружившего к концу XIX века парадный имперский центр Петербурга.

Промышленные зоны, сформировавшиеся к началу XX века на окраинах города вблизи водных и транспортных магистралей, существенно повлияли на его дальнейшее развитие в основном в южном направлении, обусловили стихийное развитие жилых кварталов и изменили направление некоторых улиц.

В отличие от других европейских столиц, Петербург не затронули в полной мере урбанистические преобразования ни в предреволюционный период, ни в годы советской власти.

Рост петербургской промышленности оказал противоречивое влияние на городскую среду: с одной стороны нарушил цельность планировочной структуры, в которой на привлекательных территориях образовались «закрытые» для города пространства; а с другой — расширил ее композиционные характеристики.

Промышленный Петербург, опоясавший центр массивными краснокирпичными зданиями с водонапорными башнями и дымовыми трубами, стал антитезой парадной имперской столице. Освободившись к началу XX века от канонов высоких стилей, благодаря крупному масштабу, простоте и пластике объемных форм, живописному силуэту, резким контрастам и насыщенному цвету кирпичных поверхностей, промышленная архитектура приобрела широкие возможности формообразования, придающие городским пейзажам своеобразный колорит.

Петербургские промышленные предприятия всегда являлись очагами инженерно-технического новаторства, осваивая не только новую технологию, но и новые типы производственных зданий в новых для своего времени конструкциях и материалах.

Именно в столице впервые в России применялись металлические конструкции перекрытий большепролетных и круглых зальных пространств, металлические и железобетонные каркасные конструкции. Здесь впервые сформировались типы: многоэтажное здание с ячеяково-зальным пространством, тип одноэтажного — большепролетного здания с верхним светом, цилиндрического башенного сооружения большого диаметра с куполообразным завершением и пространственными металлическими конструкциями перекрытий.

Многофункциональные планы крупных казенных заводов начала XIX века; в открытые «стихийные» функциональные планы конца XIX — начала XX веков положили начало сложным много-ракурсным «авангардным» композициям советского периода;

ПРИЛОЖЕНИЕ

Многообразие стилистических оттенков, отразивших устойчивую рациональную направленность промышленного зодчества, которая проявилась в преобладании безордерного классицизма, раннее возникновение и широкое распространение «кирпичного стиля», в предпочтение рациональных вариантов модерна и неоклассицизма воплотилось в наиболее яркой форме конструктивизма 1920—1930-х годов.

Участие выдающихся архитекторов и инженеров, сотрудничество руководителей и владельцев предприятий обусловило высокие архитектурно-художественные достоинства производственных зданий и сооружений. Тесные связи с европейскими передовыми промышленными странами были ощутимы на всем протяжении рассматриваемых периодов.

В начале эпохи промышленного переворота архитектура первых машинных текстильных фабрик Петербурга опередила остальные российские регионы, включая Урал. Она развивалась почти вслед за английской — самой передовой в то время державой, и имела с ней много общих признаков.

Более того, истоки индустриального зодчества Финляндии и Прибалтики также восходят к столице Российской империи, чем объясняются родственные черты в архитектуре зданий раннего периода. Однако к концу XIX века и особенно в 1920-е годы сфера влияния сместилась в сторону немецкой архитектуры.

Эпоха подъема промышленной архитектуры города на Неве, связанная с тремя периодами индустриализации, охватывает немногим более столетия. В середине 1930-х годов, когда был резко оборван цикл развития конструктивизма, а многие крупные зодчие отошли от промышленного строительства, закончился «золотой век» промышленной архитектуры Петербурга—Петрограда—Ленинграда.

Наследие промышленного зодчества невской столицы отражает все периоды отечественной индустриальной истории — доиндустриальный (XVIII век), начальной индустриализации (первая половина XIX века), поздний (вторая половина XIX — начало XX века) и советский (1917 — 1930-е годы).

Начальный период — первая половина XIX века. Внешне скромные по архитектурно-художественным достоинствам постройки Ижорского и Сестрорецкого заводов, Монетного двора, бумагопрядильных фабрик — Торшилова, Александровской, Российской, Новой, Охтинской и Невской мануфактур — являются первыми примерами новой эпохи. В хронологическом, историко-техническом и историко-типологическом отношении эти постройки, ознаменовавшие поворотный этап в развитии российской промышленности, *имеют общенациональную значимость.*

Период, охватывающий вторую половину XIX — начало XX века, представлен в Петербурге наибольшим количеством объектов, разнообразных по типологии и отраслевой принадлежности. Однако именно этот пласт наследия сопоставим с аналогичными, современными им постройками других регионов России, его объекты *имеют региональную значимость.*

Советский период представлен менее многочисленными объектами, чем предыдущий, однако именно им присуща высокая архитектурно-художественная ценность, выводящая некоторые лучшие образцы на *международный уровень.*

Интенсивная деятельность по сохранению памятников промышленного зодчества развернулась в развитых европейских странах в последние десятилетия. Изучение и систематизация зарубежных примеров позволила выявить основные направления использования и включения в современную городскую среду объектов индустриального наследия — от музеефикации с соответствующим оборудованием до реконструкции под жилые, коммерческие, выставочные и иные новые функции.

Памятники петербургского промышленного зодчества, обладающие высокой художественно-технической ценностью и недостаточно высокой степенью пользовательских ценностей, представляют основу для совершенствования последних в условиях оптимизации городской среды и с учетом реализации всех современных направлений «индустриальной археологии».

ПРИЛОЖЕНИЕ

Наиболее актуальной формой сохранения является создание музея-заповедника индустриальной истории в одном из старых промышленных комплексов, на территории которого необходимо разместить уникальную историческую технику.

Россия, с ее национальным и экономическим своеобразием, находится на начальной стадии разработки этой дисциплины, составными частями которой должны служить региональные исследования. Одним из главных регионов является Петербург — ведущий промышленный центр, столица Российской империи.

Петербург, как и в начале прошлого века, требует разрешения проблем, во многом связанных с использованием промышленных территорий, и крайне актуальной является разработка общегородской концепции, определяющей сохранение и перепрофилирование промышленных объектов как активных компонентов оптимизации городской среды.

Подобный подход позволяет включить памятники петербургского промышленного зодчества в сферу Всемирного культурного наследия.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Current edition is the first attempt of comprehensive interpretation of St Petersburg industrial architecture as a phenomenon of Russian culture of the XVIII — the first half of the XX century. Up to the present moment there was no such sort of investigation within the bounds of national science. Alongside traditional for the history of architecture methods of work, the general principles of a new discipline — those of «industrial archaeology» — were used.

The combination of the representative/metropolitan and utilitarian/industrial functions influenced greatly the architectural environment, which now reflects the constant co-existence and antagonism of these two conditions of the capital city. The neighborhood of residential, public and industrial buildings at the end of the XVIII century was replaced by the purposeful exclusion of industry out of the city and the formation of industrial belt, which surrounded the imperial center of St Petersburg towards the end of the XIX century.

Industrial zones, which were formed towards the beginning of the XX century on the outskirts of the city, near water and transport arteries, influenced its further development in the main and southern directions, and conditioned the spontaneous growth of residential areas, as well as changed the direction of several streets.

In contrast to other European capital cities, St Petersburg wasn't disturbed a lot by the urban transformation neither during the pre-Revolutionary period, nor during the years of the Soviet power. Industrial belt, which had formed historically, became an intermediate zone between the center and the new socialist districts.

The growth of industry in St Petersburg had a controversial impact on the urban environment: on the one hand, it changed the character of the planning structure. This permitted the organization of spaces characterized as «inaccessible for the city» on attractive territories. On the other hand, the composition characteristics were broadened.

Industrial Petersburg, which has embraced the historical center by the massive redbrick buildings with water towers and chimneys, became an antithesis to the luxurious imperial capital. Having abandoned the canons of elevated styles towards the beginning of the XX century, industrial architecture adopted new qualities, such as large scale, simplicity and plasticity of spatial forms, picturesque silhouettes, sharp contrasts and saturated colour of brick surfaces. As a consequence, urban landscapes acquired original character.

Gathering and systematization of extensive material on the basis of foreign experience made it possible to apply comparative analysis and to develop prospective directions for the perfection of the functional values of objects. The state of the urban environment, demanding revision and recreation of industrial territories, confirms the urgency of the subject. These industrial areas offer an essential potential for the renaissance of urban surroundings.

Petersburg — one of the leading industrial centers of the country — played an important role at all stages of the evolution of industrial history of Russia. Here, almost all the branches of national industry were developed; the centralized character of industrialization and the convergence of European and Russian technologies were the most noticeable; social contradictions between the standards of life and the technical progress were the most intense. The co-existence of culture and industry as a constant indication of the city's life generated certain peculiarity of the architectural environment of the Russian capital.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Industrial enterprises of St Petersburg have always been centers of engineering and technical innovation, assimilating not only the latest technologies, but also the new types of industrial buildings by means of the newly introduced constructions and materials.

Complex study of industrial architecture of St Petersburg has shown its priority in various aspects: in constructive and typological aspects:

It was exactly in this sphere that, for the first time in Russia, metal constructions of the floors of large-span and round hall spaces, and metal and ferro-concrete frame structures were used.

It was due to the progress of industrial construction that the following types of buildings were formed: multi-storied edifices with cellular-hall space, the type of one-storied — large-span edifice with overhead light, cylindrical tower erection of big diameter with a dome and with spatial metal constructions of the floors.

in planning: in multifunctional plans of large-scale factories of the beginning of the XIX century; in the open «spontaneous» functional plans of the end of the XIX — beginning of the XX century; in the complicated «vanguard» compositions of the Soviet period.

in stylistic aspect: — in the diversity of stylistic nuances, which reflected the stable rational orientation of industrial architecture (this orientation became apparent in the prevalence of orderless classicism); in the early rise and broad diffusion of the «brick style»; in the preference of rational variants of Art Nouveau and Neo-classicism; and, finally, this diversity was embodied in the most bright form of Konstruktivism of 1920-1930s.

in the specificity of architectural and engineering creative work:

participation of outstanding architects and engineers, as well as collaboration of the directorate and owners of the enterprises conditioned high architectural and artistic qualities of industrial buildings. Tight connections with progressive industrial countries were observed throughout all periods considered.

At the beginning of the epoch of industrial revolution, the architecture of the first textile factories of St Petersburg passed ahead of other Russian regions, the Urals included. It developed almost following the British architecture (Great Britain was considered the most progressive state at that time) and it acquired a lot of common signs.

And what is more, the sources of industrial architecture of Finland and Pribaltic countries can equally be found here, in the capital of the Russian Empire. This explains the presence of certain related features in the architecture of some edifices of the early period. However, towards the end of the XIX century and in the 1920-s in particular, the sphere of influence was gained by German architecture.

The epoch of the upsurge of industrial architecture in the city on the Neva-river, consisting of three periods of industrialization, embraces a little bit more than a century. In the middle of 1930-s, when the development of Konstruktivism came abruptly to an end and many of the well-known architects left industrial construction, the «golden age» of industrial architecture in St Petersburg—Petrograd—Leningrad was over.

In general, the transition from the imperial St Petersburg to the proletarian Leningrad didn't affect much the appearance of its industrial territories and the architectural role of industrial erections in the urban environment. It was Konstruktivism that introduced some sharp traits and strong accents into the industrial landscape.

The heritage of industrial architecture of the capital city reflects all periods of national industrial history — pre-industrial period (XVII century), the initial phase of industrialization (the first half of the XIX century), the late phase (the second half of the XIX — the beginning of the XX century) and the Soviet period (1917—1930-s). Each period has its own specificity and its own criteria.

The initial period of industrialization coincides with the first half of the XIX century. Modest in their architectural appearance, the erections of Izhorskii and Sestroretskii plants, of the Mint, of the cotton mills — Torshilova, Aleksandrovskaya, Rossiiskaya, Novaya, Okhtinskaya and Nevskaya manufactures — can be considered as the examples of the new era. Chronologically, technically and typologically, these

ПРИЛОЖЕНИЕ

buildings have contributed to the development of Russian industry and therefore acquired *national significance*.

The period, embracing the second half of the XIX — the beginning of the XX century, is characterized by the greatest number of objects, diverse in typological sense and in belonging to different branches of industry. However, it is exactly this particular layer of heritage that is analogous to the other, contemporary at that time, erections of different Russian regions. The objects of this period have *regional significance*. Among the great number of such industrial complexes, the following can be mentioned: erections of the joint-stock company «Treougol'nik» (Triangle), buildings of the plants of Nobel, Eriksson, Geisler and of the textile factories, such as Nevskaya spinning manufacture, Rossiiskaya cotton mill, Ekateringofskaya, Chernorechenskaya factories, the buildings of Izhorskii, Sestroretskii, Putilovskii and Aleksandrovskii plants, covered-in berths of Novo-Admiralteiskii and Baltiiskii ship-yards.

The Soviet period, in comparison to the preceding one, is represented by a lesser number of objects. However, these objects are estimated as important in architectural and artistic sense. Some of the best examples are considered outstanding at the *international level*. Examples: buildings of the Knitwear Factory «Krasnoe Znamya» (Red Banner); Meat-packing Plant named after S.M. Kirov; erections of the Main Substation of the Volkhovskaya Hydro-electric Power Station, transformer substations, Thermoelectric Power Station «Krasnyi Oktyabr» (Red October), buildings of the plants «Poligraphmash» and «Krasnyi Treougol'nik» (Red Triangle).

In well-developed European countries, intensive activity concerning the preservation of industrial heritage spread widely during the last decades. Study and systematization of foreign examples allowed us to reveal the general directions for the utilization of the objects of industrial heritage alongside their inclusion into contemporary urban environment. These objects are reconstructed for museum purposes, with the use of corresponding equipment, as well as for the role of residential, commercial spaces, exhibition halls, etc.

The monuments of St Petersburg industrial architecture possess high artistic and technical value, although lack utilitarian qualities. Therefore, these objects should become a base for the perfection of the latter qualities under condition of the optimization of urban environment. The realization of all modern directions of «industrial archaeology» should be taken into account.

Creation of a museum-reservation of industrial history on the territory of one of the old industrial complexes is seen as the most effective form of preservation. The unique historical technical equipment should be placed within the boundaries of the space.

Russia, with its national and economic originality, is at the stage of initial elaboration of the discipline. Regional investigations should become the component parts of the research. St Petersburg, in this respect, is considered as one of the most important regions and leading centers of Russian industry.

So long as the problems of the utilization of industrial territories, similar to the situation at the beginning of the XX century, demand finding solutions, the elaboration of a general urban conception seems extremely urgent. The above mentioned conception should define the process of preservation and re-organization of industrial objects as active components of the optimization of urban environment.

The proposed approach to the subject will allow including the monuments of St Petersburg industrial architecture in the sphere of the World Cultural Heritage.

ПРИЛОЖЕНИЕ

INDUSTRY ON WATER. THE DIFFICULTIES IN PLANNING THE RE-USE OF OLD INDUSTRIAL STRUCTURES IN ST. PETERSBURG

St. Petersburg was created by Peter the Great in the ramified Neva delta. Water gave birth to the city, governing its importance as a seaport and a major industrial centre. The intimate association of the architectural environment and the water system explains the two symbolic names of the capital of Russian Empire — a Northern Venice and Another Amsterdam. A view of St. Petersburg invokes, above all, the stately expanses of the Neva and the monumental classical ensembles of central squares, embankments and avenues. An antithesis to the grand centre is presented by the surrounding industrial area. These are the two different and yet mutually complementary images of the city. In this context pieces of industrial architecture providing functional links with rivers and canals appear as the more essential features of the image of St. Petersburg as a city on the water. The capital on the Neva was originally conceived as an enterprising city. It was the cradle of all industries, shipbuilding in particular. The immediate proximity of the Admiralty Shipyard and the Imperial Winter Palace, the Mint and Peter-and-Paul Cathedral was highly symbolic in 18th-century St. Petersburg. The Admiralty acted as the focus of the general plan for the whole left-bank side of the city, and the main link in the ensemble of central squares. Water was the source of energy and the main cargo line. Consequently, industrial enterprises were placed along the Neva and its tributaries. Since the second half of the 18th century, however, industrial enterprises have been drawn to the outskirts and suburbs. A vast shipbuilding area emerged at the outlet to the Gulf of Finland. The Obvodny Canal dug along the city border during the first three decades of the 19th century was an extended area of industry and warehouses. The period between the 1830s and the 1930s was a genuine Golden Age of industrial architecture in the city. The grand centre was surrounded by blocks of industrial buildings with tall chimneys and massive water towers. They still retain their important and often leading roles as components of the urban environment, dominating the waterline. The large-scale structures of brick and reinforced concrete, rich and stern, represent an integral part of St. Petersburg's glorious historical and cultural heritage. Several distinct monuments from this century were created by foreign engineers and architects, and there are the seaport refrigerator-and-warehouse by Robert Maillart, a Swiss engineer, and the Red Banner factory by the German Erich Mendelsohn.

Our industrial heritage is now endangered. Economic constraints in Russia have resulted in radical cuts in production. Many industrial enterprises failed to prove competitive under the conditions of market economy, in particular those of the military-industry complex. Functional re-orientation, renewal of technology and planned withdrawal of environmentally hazardous industries have posed the problem of reconstruction and renovation of historical buildings and complexes. Some are not in use or adapted to incidental functions, and idle, they are deteriorating and heading for ruin. Hence the special emphasis on the search for new and adaptable approaches to the industrial architecture of the past. A range of new projects and conceptions for reconstruction or re-use is being elaborated, but the lack of investment and other circumstances impede eventual development. Cases of industrial structures successfully adapted to cultural or public functions are almost non-existent in St. Petersburg. One rare exception is the former printing office on the corner of Moika embankment and Volynski Lane. This we owe to Lenin as he edited the Bolshevik paper Pravda there in 1917. When a jubilee of sorts was celebrated in 1984 — six decades of Petrograd renamed Leningrad — a memorial museum was inaugurated. Old printing devices were exhibited in the former printing house which then included workshops and stores. The Art Nouveau styled building was designed by the architect Pavel Makarov in 1905, and the small though representative display was an organic part of the industrial interior design. Today it has outgrown the parental Lenin cult, developing as the Printing Museum. The beginning of the new, post-soviet period coincided with the idea of reconstructing the New Holland ensemble as an international cultural and business centre. The large-scale project carried out by the architect Benjamin Fabritski was supported by the Russian Government and St. Petersburg Mayor's Office in 1991—1992. At a later date, however, it gained extensive public response verging on scandal. New Holland

ПРИЛОЖЕНИЕ

was the 18th-century name for this island situated between the Moika and two canals and used by the Admiralty for ship-timber storage. The unique ensemble of utilitarian and hydrotechnical structures is associated with the symbols of St. Petersburg as «Northern Venice» or «Another Amsterdam». The storehouses were originally designed by the architect Chevakiński in the 1760s. The arrangement of red-brick blocks with enormous window openings and a splendid arch over the inner canal was the work of the French architect Vallin de la Mothe who initiated the development of the classicism style in Russia. This is a closed area in the city centre, accommodating Naval Office facilities and isolated from the community. The Fabritski design refined in 1995 in collaboration with Iuri Miturev, proposes a public culture and business centre. There would be conference space and offices, a hotel, shops and restaurants, a Russian Navy museum, subterranean car parks etc. A new block along the Admiralty canal would reproduce the design of previous buildings. Naturally, the first question was: where would the city obtain the finance for this project? Mayor Anatoly Sobchak originally intended to attract foreign finance. Seven years ago a joint-stock company was established, with a «free hand» and a 49-year privileged land lease. Prospective foreign partners were mainly French firms. However, in the early 1990s the program gave rise to a tornado of protest. Public opinion was representative of Soviet mentality with its distrust of private enterprise and fear of intervening foreign capital: «They say Russia is being sold to foreigners!».

Residents of St. Petersburg are likewise extremely conservative about new construction in the historical centre. Moreover, new construction is prohibited in the area of historical monuments and in protection zones by the old but still valid law governing monument protection. New Holland has been the scene of political intrigues, struggles for profitable commissions, and professional rivalries. Potential investors have been scared away by objective problems the likes of inadequate utilities, lack of road access and car parking, remote metro stations and the high costs of relocating Naval facilities. As a result, the French partners are long gone. Over the last two years, the Dutch government was attracted by this project and specialists examined the existing design and business proposals however they too abandoned the venture because of the problems it entailed. Prospective investors have obviously been regarding the triangular New Holland island as a St. Petersburg Bermuda triangle. New Holland borders on a major shipbuilding area in the Neva mouth. On the left bank is the Admiralty Yard dating from the 18th century, while on the right is the Baltic Yard founded in 1856, and other factories. Of architectural importance are the 19th and early 20th-century slipways and large-bay shops. However overall development is chaotic and the waterline unattractive. Environmentally hazardous industries actually cut off the historical city centre from the Gulf of Finland water area. One long cherished idea suggests extension of the city centre to the Neva mouth, to create St. Petersburg's representative Sea Gate. Many architects have sought approaches to develop this idea. Commissioned by the St. Petersburg government, the city's General Plan Bureau (architect M. Kostygov) devised a conception which includes the withdrawal of the industries. The proposed business, commercial, cultural and recreational functions in the area along with new embankments and communication lines would provide a solution for the basic discrepancy in the urban structure — alienation of the centre from the Gulf water area. Currently discussed options oscillate between complete and partial withdrawal. On the left bank, there would be a technopark, a shipbuilding museum, shopping and culture centres, while the right could host trading and storage, administrative, financial and exhibition areas. Several major existing large-bay blocks with their large internal space and varied lighting possibilities — sky-lights etc — as well as unlimited replanning opportunities, can be turned to a range of public functions. The system of canals and the old Admiralty Shipyard buildings suggest a likeness of Dockland City in London.

The authors of this idea believe that the functional program along with the situation at the Neva Seagate near the historical centre, would be highly attractive for potential investors. Yet this plan poses very complicated economic and social problems. Recently a special working group was established in order to obtain an optimal solution. Relocation of shipbuilding factories to the northern shipyard situated in the area far from the city centre was considered. Furthermore, the plan for housing construction in the area of the former vodka storehouse and distillery at the head of the Malaya Neva is in the preparatory stages. The redbrick buildings were designed 100 years ago by the architect Robert Marfeld. The architectural imagery is out of all proportion in relation to the high status of the area situated in the very centre of the city opposite the Point of Vasiliievsky Island and not far from the Peter-and-Paul Fortress. The idea of

ПРИЛОЖЕНИЕ

an exhibition centre had already been considered at the beginning of this century. The site was occupied at a later date by the Institute of Applied Chemistry with consequent adverse environmental effects.

In 1996 the St. Petersburg Mayor's Office approved the proposal to withdraw the hazardous enterprise and sell the land in lots for elite residential construction. The initial development design for the new embankment was submitted by the architect Sergey Shmakov, and includes demolition or refurbishment with alteration of Marfeld's industrial structures. The Committee for Monument Protection required the storehouse and distillery to be preserved as typical examples of industrial architecture, incorporated in new developments and adapted to shopping or other commercial functions. A spectacular dominator of the Neva line is the 50-m water tower of the Main Waterworks some distance up the Neva, near the Smolny. The complex, built between 1859 and 1863 by civil engineers I. Mertz and E. Shuberski, occupies a vast area in front of the Taurida Palace, a distinguished example of late 18th-century classicism. The water tower is evocative of a medieval fortress. The powerful enclosure, expressive silhouette and walls enriched with profiled details are very impressive at a distance where the construction is integrated with the Smolny Cathedral, a masterpiece of St. Petersburg's baroque. Contrary to initial intention, the water tower is now utilised in auxiliary waterworks services. The tower has been often regarded as a discordant element in the Neva skyline and an error of urban development, obstructing the view of the Taurida Palace from the Neva. There have been repeated debates about its demolition and water tower removal since the 1970s. As a result this outstanding monument of architecture, engineering and the city history is not included in the state register. Next to the waterworks is a vast vacant lot in the bend of the Neva. This prompted a development conception for the whole neighbouring area, to accompany removal of the waterworks. The city architectural authority has claimed the lots for residential construction with all relevant services. The European Reconstruction and Development Bank was attracted by this idea and in 1995 subsidised a collaborative design by the Hamburg Architecture Bureau and the St. Petersburg General Plan Bureau. This involved elimination of most of the waterworks structures, preserving the water tower as a viewing ground with a café. Curiously, while the proposed radiating streets in the residential area focus on the Smolny Cathedral, none of the new streets would focus on the water tower. Design works are still on the drawing board, with no prospects for further development. Removal of the waterworks is both cumbersome and expensive. The situation is further complicated by the problem of the many underground pipes, which also obstruct construction works and subsurface development. Besides, the Committee for Monument Protection and the Cultural Board of the St. Petersburg Legislative Assembly are against the demolition of waterworks structures.

One of the most valuable examples of industrial architecture is the Main Gas Factory on Obvodny Canal. Construction of the four gas storage containers and auxiliary structures was supervised by the architectural engineer Rudolf Bernhard, in 1858—1862 and 1884. The massive brick structures for the gas reservoir for lighting purposes are cylindrical or polygonal in shape, with gently sloping domed top structures, up to 40 m in diameter and 20 m high. The Schwedler system of radial metal girders was used for the roof structure. Early in the 20th century the gas storage containers were abandoned and today are used for incidental purposes by the Composite factory. Some are in a very bad state and lay idle. In the meantime there has been a broad range of re-use designs. As early as 20 years ago the Lenproekt Institute advanced the idea of a sports centre with a pool in a gas storage container. In 1994 the Baltic Bank intended to convert the main gas storage container for bank services and provided a technical survey of the structure and a schematic design. Over the following two years the students of the St. Petersburg Institute of Architecture and Civil Engineering and the Cottbus Technical Institute in Germany devised a series of adaptation alternatives. The proposals included cultural performances, modern art theatres; as a business centre with an exchange in a gas storage container; as a technology history museum — there being none in the city; as an investigation ward — there is a dire shortage of prisons in St. Petersburg.

These are all topical issues in our city. Not long ago the Committee for Monument Protection suggested converting the main gas storage container into the Arctic and Antarctic Museum, evicted from its previous church premises.

To date no projects have been promoted due to the lack of financial resources. Yet this area can offer obvious advantages like the vast all-purpose spaces supplied with all type of power and road access, a reserve area for new construction, and the proximity to the historical centre, metro and railway stations. Development

ПРИЛОЖЕНИЕ

reserves are even more evident in the area of the Warsaw railway station, also on the south bank of Obvodny Canal. The station was built in 1850s by architects K.Skarzhinski and P. Salmonovich, as a railway window to Europe. It is virtually idle and run-down, as it is largely repetitive of the neighbouring Baltic station. Leningrad general development plans since 1930s have considered removal of this station to build a new highway as an extension of Izmailovski Avenue. In 1991, however, the station buildings were registered by the Committee for Monument Protection, and the highway had to be rerouted. The famous Musee d'Orsay in a former railway station in Paris has become an example for revitalisation of the empty Warsaw railway station building as a Modern Arts Centre (NB 60 years ago the Paris railway station was similarly condemned for demolition). Both the space layout and dimensions of the buildings are ideal. It could readily be turned into an art gallery with a large storage room, a proper conference space, administrative offices, a restaurant etc. The total premises are about 8,000 m. The service buildings could be used as hotels, bars or casinos. There is an adjacent area convenient for car parking. The area behind the station is promising in terms of diverse urban functions. The idea and project proposals are being developed by the Spetsproektrestavratsia Institute. The energetic ideator is Alexander Gleser, Director of the Modern Russian Art Centre (Moscow-Paris-New-York). The project was supported by the city authorities and the new Russian Culture Minister, Natalia Dementieva. Perhaps the St. Petersburg Musee d'Orsay will open its doors one day. On the other hand, the plan may remain as a feasibility study because the financial sources for further development have not yet been obtained. The cases mentioned above constitute only a fragment of the common picture. The old industrial architecture in St. Petersburg has great possibilities for re-use though still unclaimed potential. Many industrial buildings have long been idle, awaiting their fate. Thus the monolithic grain-elevator in reinforced-concrete at the head of Obvodny Canal (1911, engineer I. Kvil), was to be adapted as a multi-level garage, or used as a warehouse or department store. The malt-house at the Bavaria factory (1911, engineer L. Serk), a fascinating example of Art Nouveau style with spacious halls, could be turned into a trading and exhibition or a community centre. The idle water tower built in 1929 by Soviet avant-garde leader Iakov Chernikhov, could serve as a viewing ground on the South West side of Vasilevski Island at the Neva Seagate. But the transformations will remain mere castles in the air unless realistic action is taken by the city administration or private investors. In St. Petersburg the problem of the conversion of historical buildings for contemporary purposes has become pressing of late. A number of the old facilities and their blocks need to be refurbished and revitalised, and at the same time, a wide range of possibilities and various ideas for regeneration have been proposed. However numerous obstacles impede realisation. St. Petersburg, proclaimed the cultural capital of Russia, does not possess sufficient financial resources in comparison to Moscow. The city is short of investments and is linked with political instability and lack of a privileged system for potential investors. The city administration does not have a systematic regeneration strategy for old industrial premises, most of which are located in the periphery where proper utilities were not provided. Industrial heritage objects have long been overshadowed by the world famous St. Petersburg classic style central ensembles. Professional architects, historians and the cultural community are not aware of the full importance of industrial monuments due to the enormous architectural wealth of the city's historical centre. It is evident that owners of the enterprises do not want the historical value of their known, particularly the buildings which are not used as originally intended, obstructing factory development. In these cases it is much easier to demolish or neglect the old buildings than to convert them for new technology or other purposes. More than 200 historical industrial sites have been registered by the Committee for Monument Protection. Checks are kept on maintenance, though this often conflicts with the owner's interests. Hence the Committee and the city administration department are faced with a simple problem: to prevent deterioration of the valuable historical buildings and to create favourable conditions to invest at the same time. We hope to be able to solve this complicated problem with the help of western experience in this field. International contacts between specialists on this matter are beginning gradually. The study of the methods of European industrial archeology, new ideas and approaches, support by specialists from abroad, specific proposals and practical initiatives should assist with the protection of our industrial legacy.

СОДЕРЖАНИЕ

Вступление.....	5
Промышленная архитектура Петербурга: рождение, трансформации, реновации.....	6
Адмиралтейский район	
Адмиралтейский судостроительный завод.....	24
«Новая Голландия».....	30
Калинкинский пивоваренный завод.....	34
Скотопригонный двор.....	38
Российская бумагопрядильная мануфактура.....	40
Экспедиция заготовления государственных бумаг.....	42
Гальванопластическое заведение герцога М. Лейхтенбергского.....	46
Товарищество Российско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник».....	50
Кондитерская фабрика «Жорж Борман».....	54
Чернореченская бумагопрядильная мануфактура Л.Е. Кенига.....	56
Центральный район	
Главная станция Санкт-Петербургских городских водопроводов.....	62
Товарищество Невской бумагопрядильной мануфактуры.....	66
Центральная электростанция городского трамвая.....	70
Санкт-Петербургское общество электрических сооружений.....	74
Механический завод «К. Зигель».....	80
Чугунолитейный и механический завод Ф.К. Сан-Галли.....	84
Хлебозавод имени 10-летия октября.....	90
Василеостровский район	
Товарищество фабрик табачных изделий «Лаферм».....	94
Завод «Красный гвоздильщик».....	96
Санкт-Петербургский трубочный завод.....	98
Балтийский судостроительный завод.....	100
Кожевенный завод Брусницына.....	104
Петроградский район	
Монетный двор.....	110
Фильтроозонная станция.....	112
Пивоваренный завод «Бавария».....	114

СОДЕРЖАНИЕ

Товарищество канатной фабрики И. Гота.....	118
Электротехнический завод «Н.К. Гейслер и К ^о ».....	120
Трикотажная фабрика «Красное знамя».....	122
Государственная типография.....	124

Невский район

Императорский фарфоровый завод.....	128
Императорская карточная фабрика.....	130
Обуховский сталелитейный завод (б. Александровская мануфактура).....	132
Александровский чугунолитейный завод.....	136
Вагонные мастерские Александровского главного механического завода Николаевской железной дороги.....	140
Невское стеариновое товарищество.....	142
Элеватор Акционерного общества товарных складов.....	144

Северные районы

Фабрика «Невка» товарищества Невской ниточной мануфактуры.....	148
Кушелевский хлебозавод.....	150
Автомобильный завод «Русский Рено».....	152
Арсенал.....	154
Главная понижающая подстанция Волховской ГЭС.....	156
Механический завод «Людвиг Нобель».....	158
Телефонный завод Русского Акционерного общества «Л.М. Эрикссон и К ^о » ...	160
Канатная фабрика М.Я. Эдвардса и Ц.А. Кавоса.....	162
Охтинские пороховые заводы.....	164

Южные районы

Главный газовый завод Общества столичного освещения.....	170
Путиловский завод.....	174
Мясокомбинат имени СМ. Кирова.....	178
Петроградский механический хлебозавод.....	182
Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода.....	184
Новая бумагопрядильная мануфактура.....	188
Приложение.....	192

ПАМЯТНИКИ ПРОМЫШЛЕННОЙ АРХИТЕКТУРЫ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

М.С. Штигиц, В.И. Лелина,
М.А. Гордеева, Б.М. Кириков

Директор издательства: *И.В. Козлова*

Редактор: *Н.А. Перевезенцева*

Корректор: *Е.Н. Геккина*

Перевод: *И.Н. Головенко*

Дизайн *И.Н. Большое. Е.С. Дроздецкий*

Компьютерное обеспечение: *А.В. Симаков*

Компьютерная верстка: *И.Н. Варламова*

ЛР № 003826, выдан 19 декабря 2000 г.

Подписано к печати 27.06.2005 г.

Формат 60 x 90 1/8', печать офсетная

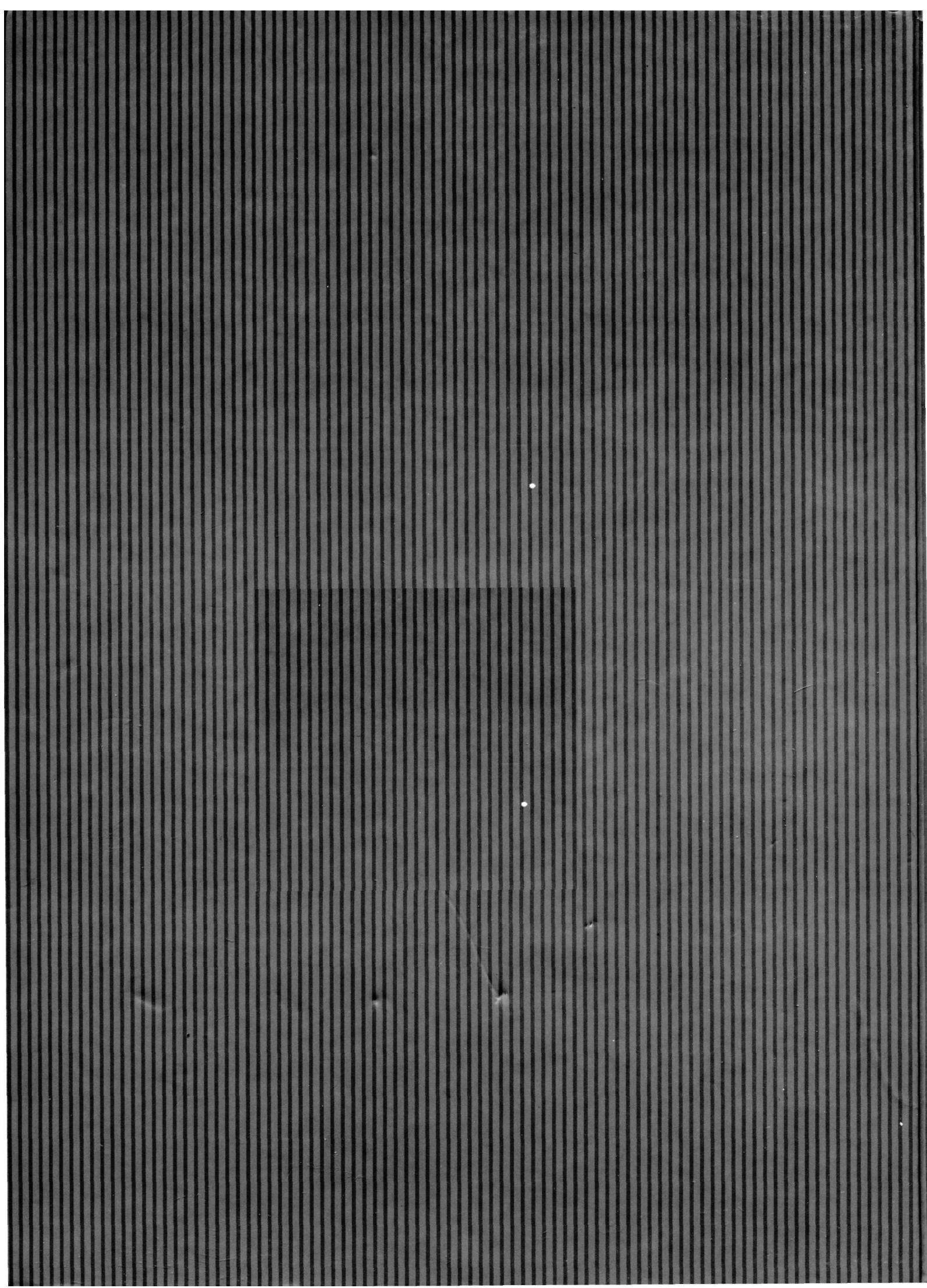
28,0 печ. л. Тираж 1000 экз.

Заказ № 295901

ООО «Белое и Черное»
194044, Санкт-Петербург, Чугунная, 42

Изготовление фотоформ - ЗАО «Голанд», Санкт-Петербург
www.goland.spb.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ОАО «Иван Федоров»
191119, С.-Петербург, ул. Звенигородская, 11



«Промышленная революция, резкое повышение производства путем введения крупной фабричной промышленности гораздо больше внесли изменений в общественную жизнь, чем социальная революция во Франции. Влияние промышленной революции на мышление и чувства было таким сильным, что даже сейчас мы не можем определить, насколько глубоко оно проникло в сущность человека. Кроме того, после политических революций через определенное время наступает новое социальное равновесие, а равновесие, нарушенное промышленной революцией, не восстановлено до сих пор.. Разрушение человеческого спокойствия и уверенности в завтрашнем дне — наиболее заметное последствие промышленной революции... Мы никогда не сможем понять истинного характера данного периода на основании изучения общественных зданий, государственных резиденций и больших монументов. Вместо этого мы должны исследовать более незначительные сооружения»

Зигфрид Гидион