

DOI: 10.34031/2071-7318-2021-7-1-70-82

*Петухова Н.М.**Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет**E-mail: tata8nina@yandex.ru*

ИНТЕГРАЦИЯ ПЕРВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ ГОРОДА

Аннотация. Объектами исследования являются первые железнодорожные вокзалы Санкт-Петербурга: Царскосельский (1836), Николаевский (1851, ныне Московский) Варшавский (1853), Петергофский (1853-1857, ныне Балтийский), сформировавшие первый железнодорожный узел в России. Данные вокзалы рассматриваются с точки зрения их размещения в градостроительной структуре города.

Применен метод сравнительного анализа с привлечением источников по размещению первых железнодорожных вокзалов в городах с другой градостроительной структурой. Данный метод позволил выявить основные тенденции и принципы размещения первых железнодорожных вокзалов в середине XIX века и определить особенности размещения Санкт-Петербургских вокзалов. В основу метода положено рассмотрение вокзала как составляющей градостроительной системы «вокзал-город». При этом выявляются и анализируются как общие факторы, определяющие содержание и направленность векторов взаимодействия элементов этой системы, так и особенности, обусловленные градостроительным контекстом каждого из вокзалов Санкт-Петербурга.

В результате исследования выявлены основные принципы интеграции первых вокзалов в градостроительную структуру Санкт-Петербурга. Показаны векторы взаимодействия города и вокзала: влияние сложившейся планировочной схемы города на размещение вокзалов и значение вокзалов в последующем изменении и развитии градостроительного контекста.

Ключевые слова: первые вокзалы Санкт-Петербурга, градостроительная структура, взаимодействие вокзала и города, основные тенденции размещения первых вокзалов железных дорог, первый железнодорожный узел России.

Введение. Середина XIX века отмечена глобальными изменениями в градостроительной структуре городов, ключевую роль в которых, помимо бурно развивающегося промышленного производства, играло появление железных дорог и их вокзалов. Железные дороги врезались в сложившуюся историческую ткань города, определяя новые границы и систему районирования, а также зоны наиболее активного развития в районе расположения их вокзалов и вдоль трасс, внося серьезные корректировки в градостроительную структуру исторических городов. В настоящее время при разработке генеральных планов городов и поселений, определяющих перспективы их развития, трассы железных дорог являются одними из основных составляющих градостроительного каркаса.

Включение вокзалов в общий контекст города поставило перед архитекторами сложные задачи по выработке их типологии и созданию художественного образа, отражающего их функцию, а также поиску принципов и методов интеграции нового типа здания в сложившуюся градостроительную среду.

Изменившиеся к настоящему времени требования градостроительного контекста, связанные с технологическими, функциональными, социально-экономическими, транспортными и дру-

гими факторами, вызывают необходимость перефилирования части вокзалов с отказом от железнодорожной функции (музей Орсе в Париже, Варшавский вокзал в Санкт-Петербурге и т.д.), что радикально меняет характер их взаимодействия с городом. Задачи, схожие с решаемыми в процессе первоначального размещения вокзалов в городской среде, поставит перед архитекторами развитие высокоскоростного железнодорожного движения, влекущее за собой реконструкцию старых и строительство новых вокзалов, а также реализация принятой концепции развития железнодорожной структуры Санкт-Петербурга с ее интеграцией в систему городского пассажирского транспорта [1].

Необходимость решения проблемы взаимодействия новой архитектуры с исторической тканью города при реконструкции существующих вокзалов и размещении их современной инфраструктуры определяет особую актуальность изучения истории формирования «градостроительной системы «вокзал – город» [2] с целью выявления общих закономерностей ее развития.

Материалы и методы. Исследование проведено на материалах архивных и библиографических источников, освещающих историю строительства первых вокзалов Санкт-Петербурга и Европы. Рассмотрен обширный картографический материал по Санкт-Петербургу, Москве и

некоторым столичным европейским городам со второй трети XIX по нач. XX вв. В рамках исследования зарубежного опыта размещения вокзалов в структуре города привлекался материал по истории строительства железнодорожных вокзалов в Париже и Лондоне в этот период, поскольку именно в них появились первые вокзалы.

Применен метод сравнительного анализа с привлечением источников по размещению первых железнодорожных вокзалов в городах с различной градостроительной планировочной структурой: радиально-кольцевой и линейной. Данный метод позволил выявить основные тенденции и принципы размещения первых железнодорожных вокзалов в середине XIX века и определить особенности размещения Санкт-Петербургских вокзалов. В основу метода положено рассмотрение вокзала как составляющей градостроительной системы «вокзал-город». При этом выявляются и анализируются как общие факторы, определяющие содержание и направленность векторов взаимодействия элементов этой системы, так и особенности, обусловленные градостроительным контекстом каждого из вокзалов Санкт-Петербурга.

Общие тенденции размещения первых вокзалов железных дорог. Общие принципы и тенденции размещения первых вокзалов железных дорог в середине XIX века определяются различными направлениями взаимодействия элементов системы «вокзал-город». С момента вхождения в города общедоступных железных дорог, их вокзалы, в какой-то мере, заняли место традиционных градостроительных доминант – дворцов и храмов.

Роль вокзалов не только как транспортных, но и общественных пространств, обусловила появление на начальном этапе *тенденции размещения их в центре города*, вызванной не только соображениями престижа, но и удобством пассажиров. Расположение вокзалов в центре города позволяло железным дорогам взять на себя часть функций внутригородского транспорта. Например, для первого вокзала Москвы Санкт-Петербургско-Московской железной дороги рассматривались варианты размещения в пределах Садового кольца, в частности, на Трубной площади [2]. Первую французскую железную дорогу Париж – Сен-Жермен (1837 г.) и линию Париж – Версаль предполагалось протянуть на «прекрасных чугунных виадуксах», проходящих сквозь жилые дома, в центр Парижа (прямо за церковью Мадлен) [3, р. 54].

В большинстве случаев, тенденция размещения вокзалов в центре города на начальном этапе

осталась нереализованной как в Западной Европе, так и в России [2]. Причиной этому послужили сложности с отчуждением участков в густонаселенных центральных кварталах, а также распространяемые новым видом транспорта шум и искры, могущие повлечь пожар. Эта тенденция в полной мере была реализована лишь в Лондоне, где практически в геометрическом центре города располагается вокзал Чаринг-Кросс, а расстояние между наиболее удаленными друг от друга вокзалами Кеннон-Стрит и Ливерпуль-Стрит составляет всего 800 м [4; 5, с.15]. Подобное близкое расположение вокзалов в центре города обусловило отсутствие выраженной кольцевой связи между вокзалами, как это было в Париже или Москве.

Впоследствии, уже начиная с 1860-х годов, тенденция размещения вокзалов в центре города начинает реализовываться во многих городах мира: в Милане (1864), Риме (1867), Эдинбурге (1868), Стокгольме (1867-1871), Кельне, Мюнхене, Осло, Лиссабоне, Буэнос-Айресе, Нью-Йорке (1871), Будапеште (1877), Турине (1888), Варшаве, Амстердаме (1889), Токио (1909). Центральную роль вокзалу в своих градостроительных планах отводил и Ле Корбюзье, сравнивая его с «втулкой колеса» [6, с.36].

Другая тенденция также носила центростремительный характер и состояла в стремлении *объединить вокзалы* первых железных дорог различных направлений, что было связано не только с экономией средств при строительстве вокзалов, но и облегчало поиски места для их размещения, позволяя минимизировать затраты на отчуждение земли для нужд железной дороги. Эта тенденция носила «внешний» характер, исходя от городских органов управления и других заинтересованных в этом ведомств. В частности, Военное ведомство считало, что уменьшение числа вокзалов в Париже «более благоприятно для мобилизации войск» [3, р.117]. В случае реализации этих идей при строительстве первых железных дорог, мы не увидели бы многих вокзалов Парижа, а в Москве не появилась бы «площадь трех вокзалов» (Каланчевская, ныне Комсомольская площадь).

Эта тенденция, также, как и стремление железных дорог в центр города, не получила реализации на начальном этапе, встретившись с сопротивлением частных владельцев дорог, желающих иметь собственные вокзалы, в том числе, из имиджевых соображений. Идея централизации вокзалов возродилась в самом начале XX века с централизацией железных дорог в руках государства, которая, вкупе с изменившимися требованиями градостроительного контекста и их эксплуатации, инициировала проекты перестройки

и объединения вокзалов [7]. Реализации этой тенденции на данном этапе помешала сложная геополитическая ситуация: Первая мировая война и революция.

На практике размещение первых вокзалов железных дорог определялось, в большей мере, сложившейся градостроительной ситуацией: планировочной сеткой улиц, наличием свободной территории и пр. Плотность и статус застройки, как правило, уменьшались с удалением от центра, что определяло их меньшую, по сравнению с центром, стоимость, обусловив размещение большинства первых вокзалов у границ города. При этом необходимость максимально быстрой транспортной внутригородской связи, определила расположение вокзалов на основных градостроительных магистралях, ведущих к центру города.

Указанные факторы городского контекста определили наиболее распространенную схему расположения вокзалов: у исторических границ города вблизи основных магистралей, закрепляя и развивая исторически сложившуюся планировочную структуру города. Так, широко распространенная в средневековых городах радиально-кольцевая планировочная система обуславливала появление «колец вокзалов» в районе бывших крепостных стен в Париже и Москве [2]. При этом, линии железных дорог продолжали за границы города радиальные магистрали, связывающие вокзалы с его центром, способствуя расширению города по исторической планировочной схеме.

Подобное расположение вокзалов оказалось наиболее подходящим не только в градостроительном, но и в семантическом плане, как новых входов в город, маркирующих и, по сути, заменяющих собой как территориально, так и функционально, бывшие городские ворота.

Основная часть. Размещение первых вокзалов Санкт-Петербурга. Санкт-Петербург – тогдашняя столица Империи – стал отправной точкой строительства российских железных дорог. Там начал складываться первый железнодорожный узел и появились первые железнодорожные вокзалы в России: Царскосельский (Витебский) (1837), вокзал Санкт-Петербургско-Московской железной дороги (Николаевский, ныне Московский) (1851), Варшавский вокзал (1851), Петергофский вокзал (Балтийский) (1853–1857).

В Москве, ставшей впоследствии основным центром российской сети железных дорог, схема размещения вокзалов начала складываться позднее – начиная с 1860-х годов, с появления на Каланчевском поле рядом с первым московским вокзалом Санкт-Петербургско-Московской же-

лезной дороги Ярославского (1859-1861) и Рязанского (1863, ныне Казанского) вокзалов, сформировавших знаменитую «площадь трех вокзалов» (ныне Комсомольская площадь) [8].

Планировочная структура Петербурга, первоначальную основу которой составляло трехлучие его основных магистралей: Невского проспекта, Гороховой улицы и Вознесенского проспекта, сходящихся к Адмиралтейству, определила иную, чем в Москве или Париже, схему размещения вокзалов. Вокзалы расположились не по окружности вокруг центра у его исторических границ, а линейно вдоль южной границы города в конце этих магистралей: Царскосельский – вблизи завершения Гороховой улицы у Загородного проспекта (среднего луча), Николаевский – в конце прямого луча Невского проспекта, Варшавский и расположенный неподалеку Балтийский – в конце Измайловского проспекта за Обводным каналом [2] (рис. 1). Продолжая железные дороги эти магистрали как бы сводили их в одну точку в центре города у Адмиралтейства, транслируясь, в то же время, за его границы, определяя направления развития не только города, но и региона.

Впоследствии к сформировавшемуся на начальном этапе железнодорожному узлу добавились железные дороги северного направления, где появились новые вокзалы: вокзал Финляндской железной дороги (1870) и, уже в недавнее время, Ладожский вокзал (2001-2003). Северное расположение этих вокзалов трансформировало первоначальную линейную схему расположения вокзалов Санкт-Петербурга, дугообразно «загнув» ее к северу.

Все вокзалы Санкт-Петербурга, будучи конечными, останавливали движение железной дороги у тогдашних границ города. Таким образом сохранялась цельность градостроительной ткани центральной части города, а «разрезанной» железнодорожными путями оказалась его окраинная часть.

Для ввода железных дорог в город и размещения станций, включающих в себя, помимо вокзала, большое количество объектов, необходимых для их функционирования, требовались обширные пространства, поэтому на выбор конкретного места большое влияние оказывало наличие свободных территорий, либо возможность отчуждения земельных участков. В Санкт-Петербурге с этой целью использовались плацы военных гарнизонов, принципы размещения которых во многом совпадали с основными требованиями размещения вокзалов железных дорог – они также размещались у границ города на пересечении с основными магистралями, заменяя собой заставы у крепостных стен средневековых

городов [9]. Царскосельский вокзал занял часть Семеновского плаца, Николаевский – часть Александровского (рис. 2).



Рис. 1. Карта Санкт-Петербурга. 1871 г. А – Николаевский (ныне Московский) вокзал; Б – Царскосельский (ныне Витебский вокзал); В – Варшавский вокзал (закрыт); Г – Петергофский (ныне Балтийский) вокзал [21]

Для размещения первого вокзала страны и Санкт-Петербурга – *Царскосельского*, с которого в 1836 году началось движение до Царского Села, строителем этой дороги Герстнером первоначально было выбрано место на Царскосельском (ныне Московском) проспекте, являющемся практически прямой дорогой к Царскому селу, в 370 м от Обуховского моста через реку Фонтанку. Однако сложности с отчуждением земельных участков и стремление удешевить проект определили необходимость поисков поблизости свободной от застройки территории, в качестве которой был выбран Семеновский плац у Загородного проспекта между Гороховой улицей и Введенским каналом. В качестве временного вокзала «на дворе полковой церкви лейб-гвардии Семеновского полка» было построено «весьма неприглядное здание, вся окрестность которого «представляла унылый вид» [10, с. 9].

В 1849-1852 гг. на соседнем участке, приобретенном в 1843 году Обществом Царскосельской железной дороги на набережной Введенского канала (ныне Введенская улица), по проекту архитектора К.А. Тона был построен двухэтажный каменный вокзал, продолжающий линию застройки казарм Семеновского полка вдоль Загородного проспекта. Подобный тип размещения «растворял» здание вокзала в окружающей застройке со стороны города. Привокзальная площадь, необходимая для подъезда к вокзалу или отъезда от него, располагалась, в связи с этим, не напротив лицевого фасада, а вдоль его бокового корпуса со стороны Семеновского плаца, где была устроена открытая аркада (рис. 3). Главным путем сообщения с центром города служила Гороховая улица.



Рис. 2. План г. Петербурга. 1843 г.: А – Александровский плац – будущее место станции Санкт-Петербургско-Московской железной дороги; Б – Семеновский плац – место Царскосельской железной дороги [22]



Рис. 3. Пассажирский дом (вокзал) Царскосельской железной дороги в Санкт-Петербурге. Арх. К.А. Тон, Акварель, сер. XIX в. [сайт НТБ ПГУПС: library.pgups.ru]

В 1874–1876 гг. вокзал был расширен и перестроен в связи с увеличением пассажиропотока с сохранением общей градостроительной схемы. И лишь в начале XX века, после включения Царскосельской железной дороги в магистральную Московско-Виндаво-Рыбинскую железную дорогу, было возведено монументальное

здание, считавшееся современниками «бесспорно, самым интересным среди вокзалов нашей столицы» [10, с. 40], градостроительное решение площади перед которым ставилось в пример другим вокзалам.

Для размещения вокзала первой в России Санкт-Петербуржско-Московской железной дороги (Николаевского, ныне Московского) было выбрано место на Знаменской площади, которая занимала важное градостроительное местоположение, будучи практически развязкой на пересечении трех основных направлений: Невского проспекта, дороги к Александро-Невской лавре и далее к Шлиссельбургу и старого Новгородского тракта [11]. Площадь получила свое название по находящейся там церкви Знамения (Входа Господня в Иерусалим), расположенной на берегу Лиговского канала (ныне Лиговский проспект) у Невского проспекта. Описание этой окраинной в то время площади дает известный в то время юрист А.Ф. Кони: «...Знаменская площадь обширна и пустынна... Двух и одноэтажные дома обрамляют ее, мимо протекает узенькая речка. Вода в ней мутна и грязна, а по берегу тянутся грубые деревянные перила. Это Лиговка» [Цит. по: 12, с. 66].

Согласно документации по отчуждению земельных участков для размещения станции железной дороги «под станцию, плац и улицу отошли земли городския, Александровской Лавры и частных лиц, а из прежнего Александровского плаца часть его под станцию» [13].

Появление железной дороги превратило «захолустную» площадь в значительный градостроительный ансамбль, устройству которого уделялось внимание на самом высшем уровне. Император Николай I добавил к площади дополнительные места, «как отчеркнуто Его Величества карандашом» [14]. Площади была придана форма трапеции, практически по центральной оси которой проходил Невский проспект, а основанием служил бывший Лиговский канал, заключенный в трубу, над которым прокладывалась новая улица (нынешний Лиговский проспект). По другую сторону площади улицы расходились веером, напоминая классическое «петербургское трехлучие», основу которого составляло продолжение Невского проспекта, меняющего в этом месте свое направление в сторону Александро-Невской Лавры. Здание вокзала, построенное по проекту К.А. Тона в 1843–1851 гг., формировало южную боковую грань трапеции, занимая всю ее длину. Другую боковую грань трапеции формировало здание «воксала» - гостиницы с увеселительными заведениями (арх. А.П. Гемилиан, ныне гостиница «Октябрьская») [11]. (рис. 4).

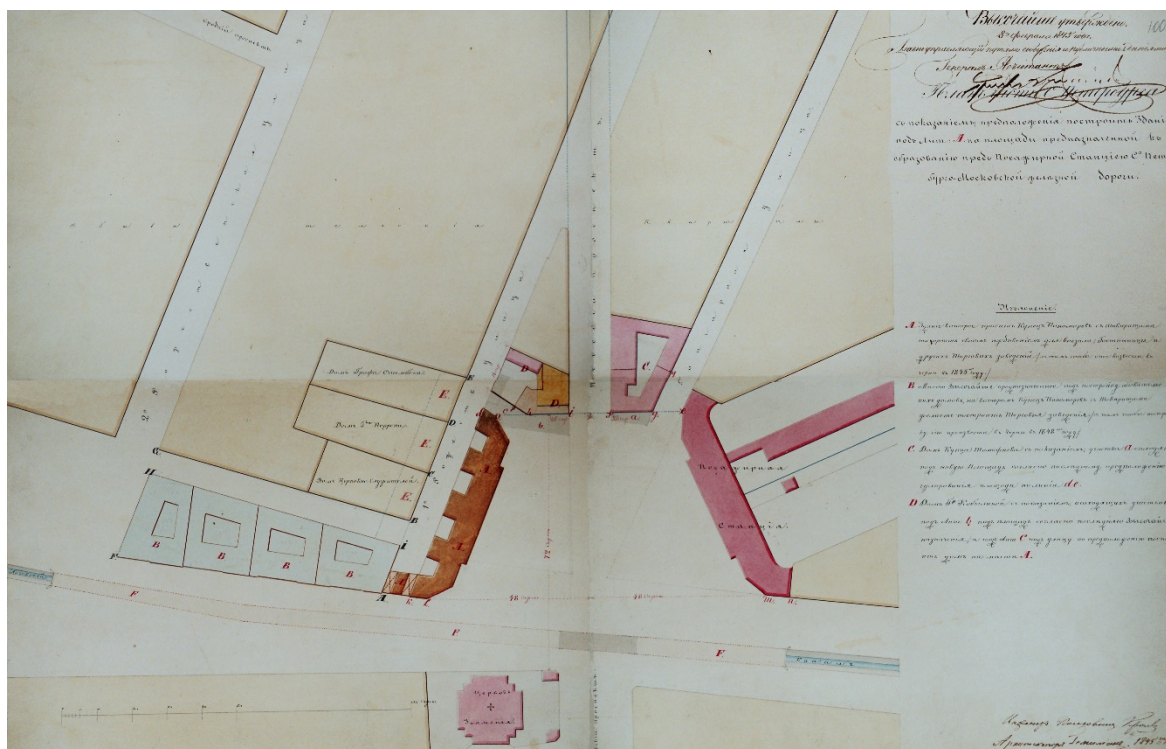


Рис. 4. Санкт-Петербург. Знаменская площадь. Генплан, арх. Гемилиан, 1845 г. [15]

Придание площади формы трапеции, суживающейся в продолжение Невского проспекта, создавало дополнительный эффект сокращения перспективы, зрительно увеличивая площадь и «монументализируя» ее. Данный прием приме-

нялся в планировке наиболее значительных площадей периода Ренессанса, увлеченного проблемами перспективы (площадь Капитолия, площадь перед собором св. Петра Риме в Риме и др.). Ренессансные традиции в формировании Знаменской привокзальной площади отразились не

только в ее конфигурации, но и в архитектуре обрамляющих ее зданий с аркадами вдоль фасадов, как на площадях Италии.

По плану урегулирования площади было «предназначено обстроить ее соответственными пассажирской станции четырехэтажными зданиями, по Высочайше утвержденным фасадам» [15]. Проект площади, включающий и фасады обрамляющих ее зданий, был разработан архитектором Н.Е. Ефимовым. В проектировании фасадов частных домов, выходящих на площадь, принимал участие также архитектор К. А. Тон.

Знаменская площадь (ныне Площадь Восстания) в Петербурге является уникальным примером создания нового градостроительного ансамбля, инициированного размещением вокзала, ставшего новой градостроительной доминантой. Привокзальное значение площади стало, безусловно, приоритетным по отношению к церкви, давшей ей свое название.

Варшавский вокзал в Петербурге был построен в 1852–1853 гг. по проекту архитектора Скаржинского на незаселенной территории за Обводным каналом, через который был перекинут мост, продолжающий Измайловский проспект. (рис. 5).

При этом, если два первых вокзала располагались сбоку от основных магистралей, составляющих планировочное трехлучие Петербурга, давая возможность их дальнейшего продолжения, то Варшавский вокзал замыкал собой третий луч – Измайловский проспект. Это отвечало классическим принципам градостроительства с ориентацией дорог на основные градостроительные доминанты, которой в данном случае выступило здание вокзала. Однако подобное размещение впоследствии стало рассматриваться как градостроительная ошибка, поскольку останавливало дальнейшее развитие этой планировочной оси, препятствуя слиянию Измайловского и Ново-Измайловского проспектов.

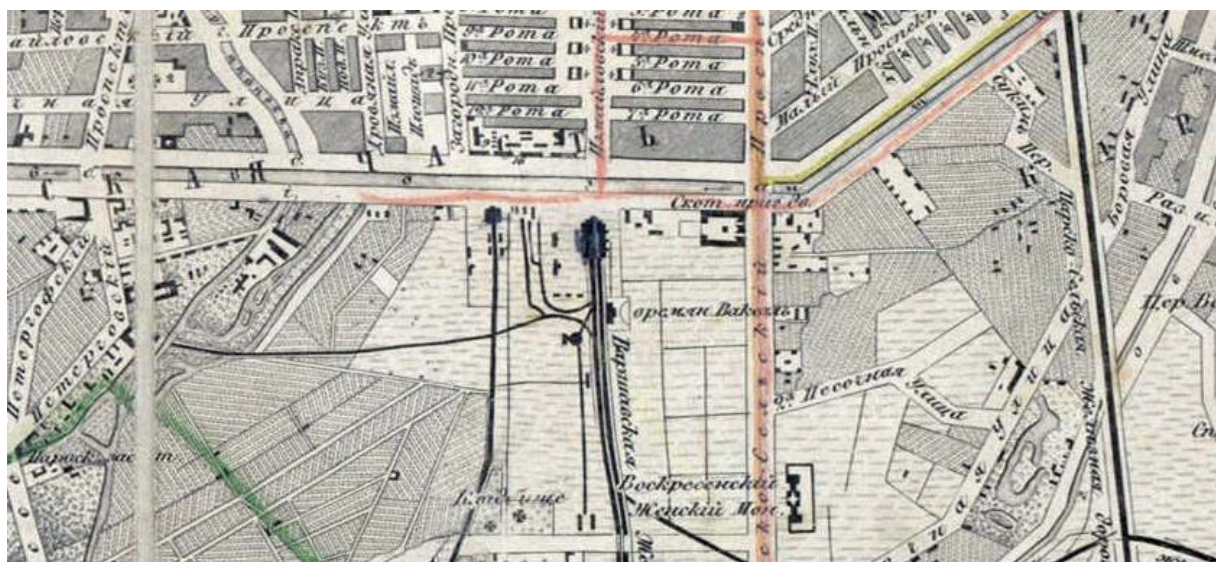


Рис. 5. Размещение Варшавского вокзала. Фрагмент карты Санкт-Петербурга. 1859 г. [22]

Здание вокзала было выдвинуто непосредственно на красную линию набережной Обводного канала, в связи с чем функцию привокзальной площади взяли на себя двory отправления и прибытия, расположенные вдоль боковых сторон здания, где располагались и входы в вокзал. Эта схема сохранилась и в новом здании вокзала, построенном вместо первоначального в 1858–60 гг. по проекту архитектора П. О. Сальмановича, после передачи дороги Главному Обществу российских железных дорог.

В настоящее время Варшавский вокзал сменил свое функциональное назначение на торгово-развлекательный центр. Смена функции привела к радикальному изменению градостроительного контекста – территория, ранее занятая железнодорожными путями и постройками, в

настоящее время застраивается жилыми комплексами. Дворы отправления и прибытия бывшего вокзала используются в качестве автомобильных парковок. Градостроительная ткань города, ранее «разрезанная» железной дорогой, смыкается, восстанавливая свою целостность.

Петергофский (Балтийский) вокзал железной дороги до Петергофа был построен в 1853–1857 гг. в непосредственной близости от Варшавского на средства барона А.Л. Штигица по проекту архитектора А.И. Кракау, взявшего за аналог Восточный вокзал в Париже. Вокзал, как и оба предыдущие, располагался в непосредственной близости от территории, занятой военным гарнизоном – казармами Измайловского полка с Измайловской площадью.

Здание Петергофского вокзала разместили на незастроенном участке напротив моста, продолжающего Лермонтовский проспект. Железнодорожные пути, подходящие к зданию Петергофского вокзала, проходили по огородам Тентелевой деревни. Вокзал, в отличие от Варшавского, разместили на удалении от Обводного канала, что позволило устроить перед лицезым фасадом вокзала обширную градостроительно и функционально организованную привокзальную площадь (рис.6).

Старая Митрофаниевская дорога, ведущая к церкви св. Митрофания на одноименном православном кладбище, на трассе которой было помещено здание вокзала, была перенесена в сторону Варшавского вокзала, разделив территории двух станций. Впоследствии эта небольшая дорога превратилась в Митрофаньевское шоссе – транспортную магистраль, взявшую на себя функцию Измайловского проспекта, замкнутого зданием Варшавского вокзала.

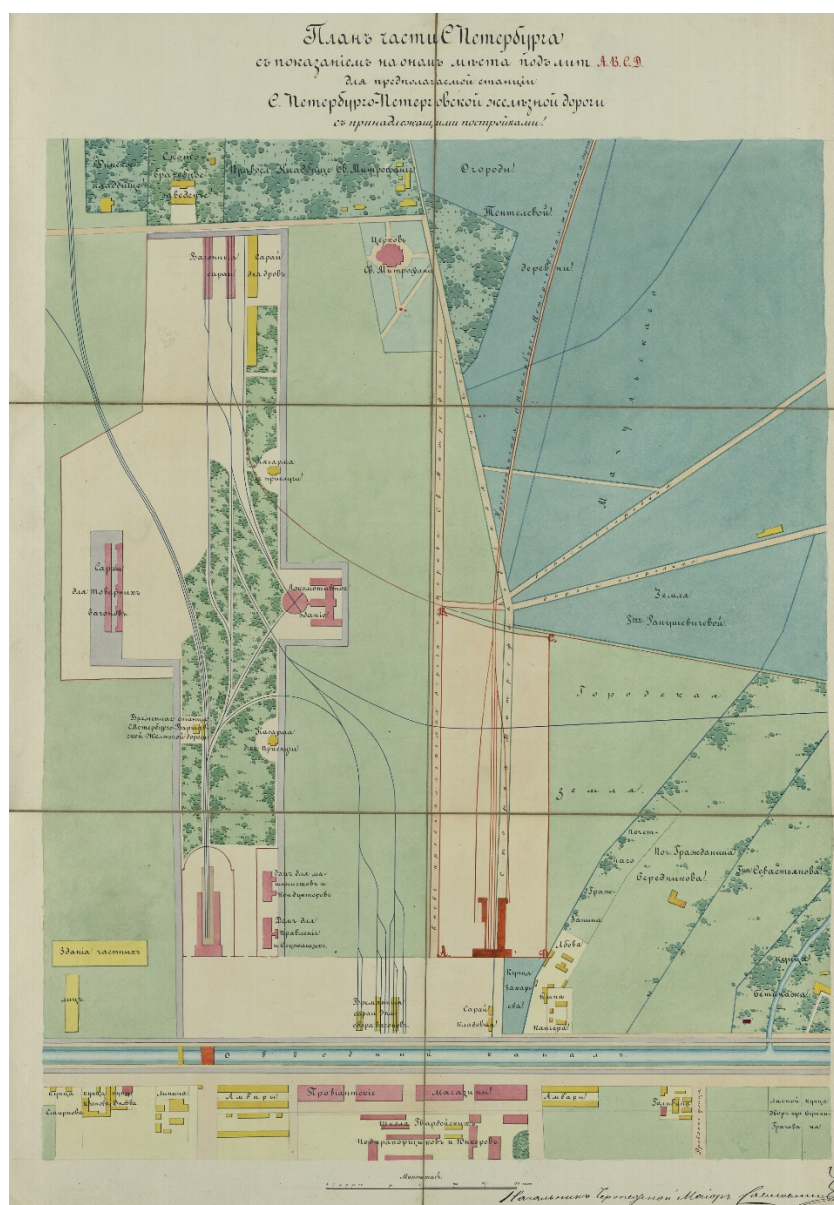


Рис. 6. «План части Санкт-Петербурга с показанием на оном места под лит. А, В, С, Д для предполагаемой станции Петербурго-Петергофской железной дороги с принадлежащими постройками» [16].

На появление урбанистического «машинного» масштаба в здании Петергофского и расположенного рядом Варшавского вокзалов, по всей видимости, оказало влияние не только развитие типологии вокзалов, но и их расположение за городской окраиной, что позволило не учитывать

традиционный масштабный строй градостроительного контекста – в отличие от зданий Николаевского и Царскосельского вокзалов, расположенных в городской застройке.

В 1907 году произошло слияние Балтийской (бывшей Петергофской) и Петербурго-Варшавской железных дорог, в результате которого была организована Северо-западная железная дорога, для которой предполагалось устройство объединенного вокзала [7]. Ф.Е. Енакиев считал, что два соседних вокзала – Варшавской и Балтийской дороги, занимают «самое неудобное положение как проезда, так и отдаленности» [17]. Санкт-Петербургский Центральный железнодорожный вокзал, который предполагалось разместить в центре города, стал одной из ключевых идей концепции градостроительного преобразования Петербурга Л.Н. Бенуа и Ф.Е. Енакиева [18] (рис. 7).

Для вокзала предлагалось место у Троицкого собора на месте, занятом казармами 2-й гвардейской артиллерийской бригады Измайловского полка. Этому вокзалу предназначалась роль важнейшего градостроительного узла, к которому прокладывался новый парадный проспект Императора Николая II. Таким образом, в здании этого вокзала предполагалось реализовать обе основные первоначальные тенденции в размещении вокзалов: их объединение и размещение в центре города. Реализации проекта помешали война и революция.



Рис. 7. Новый проспект Императора Николая II и вокзала Северо-западных железных дорог. Перспективный вид от Мариинского театра. Инж. Путей сообщения Ф. Енакиев, арх. Л. Бенуа. 1910 г. [17]

В 60-х годах XIX в. с развитием промышленности, ростом городов и железнодорожного движения наступает «железнодорожный бум», который характеризовался не только строительством новых железных дорог и их вокзалов, но и перестройкой старых, расширение которых с увеличением количества при вокзальных путей вызвало потребность в отчуждении новых городских территорий.

К началу XX века необходимость реконструкции вокзалов и их при вокзальных площадей, помимо функциональных требований железных дорог, диктовалась также изменившейся гра-

достроительной и социально-экономической ситуацией, включая появление автомобильного транспорта и интенсификацию дорожного движения, с которым уже не справлялись старые при вокзальных площади [19].

В настоящее время взаимодействие вокзала и города наполняется новыми факторами влияния как со стороны вокзала, связанными с их качественной реконструкцией и с функциональной переориентацией некоторых из них, влекущим за собой радикальное изменение градостроительной ситуации в зоне их влияния, так и со стороны города, определяющего параметры реконструк-

тивной деятельности. Возможные параметры реконструктивных мероприятий диктуются также требованиями государственной охраны объектов культурного наследия, к числу которых принадлежат все первые вокзалы Санкт-Петербурга.

Выводы.

1. Железная дорога и ее вокзалы, фактически с момента их появления, являются пространственным фактором, активно влияющим на развитие города, формируя градостроительную систему «вокзал – город», основывающуюся на взаимодействии и взаимовлиянии составляющих ее элементов. Различные направления векторов взаимодействия: «от вокзала к городу» и «от города к вокзалу», менялись на различных исторических этапах в зависимости от их значения и содержания [2]. Известный исследователь архитектуры Е. И. Кириченко отмечает также «упреждающий» фактор влияния железной дороги на промышленно-экономический подъем, «начинающийся уже при известии о том, что дорога придет в те или иные места» [20, с.31].

2. Первоначальный вектор взаимодействия был направлен от города к вокзалу, поскольку именно градостроительный контекст диктовал, как правило, место размещения вокзала. Расположение вокзалов в большой мере определялось сложившейся градостроительной планировочной структурой города, определяя вектор влияния «от города-к вокзалу». В исторических городах с наиболее распространенной радиально-кольцевой планировочной структурой, как правило, формировалось «кольцо вокзалов» у старой границы города на месте бывших крепостных стен. В Санкт-Петербурге, строившемся в более позднее время по линейной планировочной схеме, базовую основу которой составляло трехлучие основных магистралей, тем не менее, присутствовал тот же принцип расположения вокзалов, поддерживающий исторически сложившуюся планировочную структуру – в конце основных магистралей у границ города.

3. Вектор взаимодействия между вокзалом и городом меняет свое направление сразу же после появления железных дорог и их вокзалов, которые начинают оказывать активное влияние на градостроительную структуру, определяя направления и точки роста. Повышение «ценности» окраинной ранее территории размещения вокзалов приводит к изменению статуса ее застройки с заменой на более крупные и значимые в градостроительном плане объекты. Вдоль рельсовых путей активно формируются новые узлы фабричной и жилой застройки на окраинах, которые связываются с вокзалами новой сеткой улиц.

4. Будучи конечными, вокзалы останавливали движение железных дорог у бывших границ

города. Это определило основной ареал их градостроительного влияния – диффузно в районе расположения вокзалов и вдоль железных дорог за тогдашними границами города. Центральная часть города сохраняла при этом свою градостроительную целостность.

5. Расположение первых вокзалов оказало влияние на их архитектурно-художественный облик: Николаевский (ныне Московский) и Царскосельский (ныне Витебский) вокзалы, приближенные к центру города, соответствовали масштабному и стилевому строю градостроительного контекста; Варшавский и Балтийский вокзалы, расположенные на значительном удалении от центра за Обводным каналом, с ненормируемыми свободными территориями, получили облик, более типологически и масштабно соответствующий новой «машинной» функции здания.

6. В настоящее время с развитием высокоскоростного железнодорожного движения встает вопрос о размещении их вокзалов и объектов инфраструктуры. С учетом исторического опыта интеграции вокзалов в градостроительный контекст города, с целью минимизации нарушения целостности градостроительной ткани города, представляется целесообразным устройство объединенных вокзалов с размещением инфраструктуры высокоскоростных железных дорог максимально близко к существующим историческим вокзалам, с объединением с внутригородской транспортной системой (метро). Другим вариантом, с учетом исторического опыта, может быть размещение вокзалов высокоскоростных железных дорог у современных границ города на основных транспортных магистралях, ведущих к центру, с организацией съездов с КАД (кольцевой автодороги) и ЗСД (западного скоростного диаметра).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Семенцов С.В., Славина Т.А., Антонов В., Векслер А. Комплекс сооружений ВСМ и проблемы городской среды современного Петербурга. Опыт градостроительной экспертизы. // Инженер путей сообщения: приложение к газете «Наш путь». №3(4). 1996. С. 84–93.
2. Петухова Н.М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры. 1830-1910-е годы: диссертация на соискание ученой степени кандидата искусствоведения. Санкт-Петербург, 2010.
3. Les Grandes Gares Parisiennes du XIX siecle”. Sous la direction de Karen Bowie, 1987. 204 p.
4. Simmons Jack. St. Pancras station. London: George Allen and Unwin Ltd, 1968. 120 p.

5. Батырев В.М. Вокзалы. Москва: Стройиздат, 1988. 216 с.
6. Корбюзье ле. Архитектура XX века. Москва: Прогресс, 1977. 303 с.
7. Северо-западная железная дорога. Эскизный проект и смета объединения пассажирских и товарных станций С.-Пб – Варшавской и Балтийской линий в одну общую головную станцию с общим вокзалом (с пропускной способностью в 18 – 24 пар пассажирских поездов в час) // РГИА. Ф.350. Оп.44. Ед. хр. 348. 1910.
8. Петухова Н.М. Площадь трех вокзалов. Архитектурная биография. Санкт-Петербург: изд-во «Остров», 2005. 156 с.
9. Семенцов С.В., Шаблаева Н.К. Размещение объектов российской армии и градостроительное развитие Санкт-Петербурга в XVIII-XIX веках // Петербургские чтения – 98. Санкт-Петербург и вооруженные силы. Санкт-Петербург, 1998. С. 102–107.
10. Золотницкий И.П. Путеводитель по Царскосельской дороге: репринтное издание 1882 г. Санкт-Петербург: ЛИК, 2007. 238 с.
11. Формирование градостроительного ансамбля привокзальной Знаменской площади в Санкт-Петербурге. // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2021. № 5. С. 42–54.
12. Мурашова Н.В. Федор Демерцов. Санкт-Петербург: «Белое и Черное», 2002. 186 с.
13. Материалы по отчуждению земельных участков под постройку вокзала, 1844-1847 // РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Ед. хр. 290. Л. 24.
14. Копия со Всеподданнейшего доклада Г. Главногоуправляющего Путиами Сообщения и Публичных Зданий от 24 ноября 1843 г. за № 861 // РГИА. Ф.218. Оп.3. Ед. хр.570. Л.133.
15. Всеподданнейший доклад Г. Главногоуправляющего Путиами Сообщений и Публичных Зданий от 13 марта 1847г. за №273 // РГИА. Ф. 218. Оп.3. Ед. хр.570.
16. План части Санкт-Петербурга с показанием на оном места под лит. А, В, С, Д для предполагаемой станции Петербурго-Петерго夫ской железной дороги с принадлежащими постройками. // РГИА. Ф. 350. Оп. 43. Ед. хр. 217. Л. 1.
17. Енакиев Ф.Е. Задачи преобразования Петербурга. Санкт-Петербург. 1912. 81 с.
18. Петухова Н.М. Идея Санкт-Петербургского Центрального железнодорожного вокзала в градостроительных планах Л.Н. Бенуа // Леонтий Бенуа и его время : Материалы конференции 16 – 17 октября 2006 г./ Ред.-сост. В.А. Фролов. Санкт-Петербург.: ГНИИ «Институт истории искусств», 2008. С. 250–257.
19. Петухова Н.М. Архитектура вокзалов как феномен повседневной культуры (конкурсы начала XX века на проект перестройки Николаевского вокзала в Петербурге) // Феномен повседневности: гуманитарные исследования: материалы международной научной конференции «Пушкинские чтения – 2005». Санкт-Петербург: Астерион, 2005. С. 81-87.
20. Кириченко Е.И. Градостроительство России сер. XIX – нач. XX в. Москва: Прогресс-Традиция, 2001. 340 с.
21. Санкт-Петербург. Планы и карты [Карты] : альбом / сост. ЗАО «Карта» ЛТД ; гл. ред. М. Ропотова. Санкт-Петербург: ЗАО «Карта» ЛТД, 2004. 120 с.
22. Санкт-Петербург. 300 лет на планах и картах [Карты] : мультимедиа альбом / Российская национальная библиотека. Санкт-Петербург: изг. ООО «Спаеро», 2002.

Информация об авторах

Петухова Нина Михайловна, кандидат искусствоведения, доцент кафедры Архитектурного и градостроительного наследия. E-mail: mama8nina@yandex.ru. Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4.

Поступила 27.09.2021 г.

© Петухова Н.М. 2022

Petukhova N.M.

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: mama8nina@yandex.ru

INTEGRATION OF THE FIRST RAILWAY STATIONS OF SAINT PETERSBURG INTO THE URBAN PLANNING CONTEXT OF THE CITY

Abstract. *The first railway stations in St. Petersburg: Tsarskoselsky (1836), Nikolaevsky (1851, now Moskovsky) Varshavsky (1853), Peterhof (1853-1857, now Baltic) are the objects of research. They formed the first railway junction in Russia. The placement of these stations in the urban structure of the city is considered. The method of comparative analysis is applied with the involvement of sources for the placement of the first railway stations in cities with a different urban structure. This method allows to identify the main trends and*

principles of the placement of the first railway stations in the middle of the 19th century and to determine the features of the placement of St. Petersburg stations. The method is based on the consideration of the station as a component of the urban-planning system "station-city". At the same time, both the general factors that determine the content and direction of the vectors of interaction of the elements of this system and the features caused by the urban planning context of each of the stations in St. Petersburg are identified and analyzed. In result, the basic principles of integration of the first railway stations into the urban planning structure of St. Petersburg are revealed. The vectors of interaction between the city and the station are shown: the influence of the existing planning scheme of the city on the placement of stations and the importance of stations in the subsequent change and development of the urban planning context.

Key words: *the first railway stations of St. Petersburg, the urban planning structure, the interaction of the station and the city, the main trends in the placement of the first railway stations, the first railway junction in Russia.*

REFERENCES

1. Sementsov S.V., Slavina T.A., Antonov V., Veksler A. The complex of high-speed railway structures and problems of the urban environment of modern St. Petersburg. Experience in urban planning expertise. [Kompleks sooruzhenij VSM i problemy gorodskoj sredy sovremennogo Peterburga. Opyt gradostroitel'noj ekspertizy]. Inzhener putej soobshcheniya: prilozhenie k gazete «Nash put'». 1996. No. 3 (4). Pp. 84–93. (rus).
2. Petukhova N.M. Urban planning role of railway stations in Russia and the evolution of their architecture. 1830-1910s: dissertation for the degree of candidate of art history. [Gradostroitel'naya rol' zheleznodorozhnyh vokzalov Rossii i evolyuciya ih arhitektury. 1830-1910-e gody]. St.Petersburg, 2010. (rus).
3. Bowie Karen. Les Grandes Gares Parisiennes du XIX siecle, 1987. 204 p.
4. Simmons Jack (ed.). St. Pancras station. London: George Allen and Unwin Ltd, 1968. 120 p.
5. Batyrev V.M. Railway stations. [Vokzaly]. Moscow: Stroyizdat, 1988. 216 p. (rus).
6. Le Corbusier. Architecture of the 20th century [Arhitektura XX veka]. Moscow.: Progress, 1977. 303 p. (rus).
7. Northwest Railway. Draft design and estimate for the unification of passenger and freight stations of St.-Petersburg - Varshavskaya and Baltic lines into one common head station with a common station (with a throughput capacity of 18 - 24 pairs of passenger trains per hour) [Severo-zapadnaya zheleznaya doroga. Eskiznyj proekt i smeta ob"edineniya passazhirskih i tovarnyh stancij S.-Pb – Varshavskoj i Baltijskoj linij v odnu obshchuyu golovnyuyu stanciyu s obshchim vokzalom (s propusknoj sposobnost'yu v 18 – 24 par passazhirskih poezdov v chas)]. RGIA, coll.350, aids. 44, foll. 348.1910. (rus).
8. Petukhova N.M. The area of three stations. Architectural biography. [Ploshchad' trekh vokzalov. Arhitekturnaya biografiya]. St.Petersburg: "Ostrov", 2005. 155 p. (rus).
9. Sementsov S.V., Shablaeva N.K. Placement of objects of the Russian army and urban development of St. Petersburg in the 18th-19th centuries. [Razmeshchenie ob"ektov rossijskoj armii i gradostroitel'noe razvitie Sankt-Peterburga v HVIII-XIIH vekah.]. Peterburgskie chteniya – 98. Sankt-Peterburg i vooruzhennyye sily. Saint-Petersburg, 1998. Pp. 102–107. (rus).
10. Zolotnitsky I.P. Guide to the Tsarskoye Selo road [Putevoditel' po Carskosel'skoj doroge]: reprinted edition 1882. St. Petersburg: LIK, 2007. 238 p. (rus).
11. Formation of the urban planning ensemble of the railway station Znamenskaya square in St. Petersburg. [Formirovanie gradostroitel'nogo ansamblya privokzal'noj Znamenskoj ploshchadi v Sankt-Peterburge]. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2021. No. 5. Pp. 42–54. (rus).
12. Murashova N.V. Fed–or Demertsov. [Fedor Demercov]. St.Petersburg: «Beloe i Chernoe», 2002. 186 p. (rus).
13. Materials on the alienation of land for the construction of the station, 1844-1847. [Materialy po otchuzhdeniyu zemel'nyh uchastkov pod postrojku vokzala, 1844-1847]. RGIA, coll. 350, aids. 31, foll. 290. P. 24. (rus).
14. A copy of the All-Subject Report of G. General Manager of Ways of Communication and Public Buildings dated November 24, 1843, No. 861. [Kopiya so Vsepoddannejshego doklada G. Glavnoupravlyayushchego Putyami Soobshcheniya i Publichnyh Zdanij ot 24 noyabrya 1843 g. za № 861]. RGIA, coll.218, aids. 3, foll. 570. P. 133. (rus).
15. The most submissive report of G. General Manager of the Ways of Communications and Public Buildings dated March 13, 1847. for No. 273. [Vsepoddannejsnij doklad G. Glavnoupravlyayushchego Putyami Soobshchenij i Publichnyh Zdanij ot 13 marta 1847g. za №273]. RGIA, coll. 218, aids. 3, foll. 570. (rus).
16. Plan of a part of St. Petersburg with an indication of the place under lit. A, B, C, D for the proposed station of the Petersburg-Petergovskaya railway with the buildings belonging to it. [Plan chasti Sankt-Peterburga s pokazaniem na onom mesta pod lit. A, V, S, D dlya predpolagaemoj stancii Peterburgo-Petergovskoj zheleznoj dorogi s

prinadlezhashchimi postrojkami]. RGIA, coll. 350, aids. 43. foll. 217. P. 1. (rus).

17. Enakiev F.E. The tasks of transforming St. Petersburg. [Zadachi preobrazovaniya Peterburga]. St.Petersburg. 1912. 81 p. (rus).

18. Petukhova N.M. The idea of the St. Petersburg Central Railway Station in L.N. Benois [Ideya Sankt-Peterburgskogo Central'nogo zheleznodorozhnogo vokzala v gradostroitel'nyh planah L.N. Benua. Leontij Benua i ego vremya : Materialy konferencii 16 – 17 oktyabrya 2006 g./ Red.-sost. V.A. Frolov. – St.Petersburg: GNII «Institut istorii iskusstv», 2008. Pp. 250–257. (rus).

19. Petukhova N.M. The architecture of railway stations as a phenomenon of everyday culture (competitions at the beginning of the twentieth century for the project of rebuilding the Nikolaevsky railway station in St. Petersburg). [Arhitektura vokzalov kak fenomen povsednevnoj kul'tury (konkursy nachala HKH veka na proekt perestrojki Nikolaevskogo

vokzala v Peterburge)]. Fenomen povsednevnosti: gumanitarnye issledovaniya: materialy mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii «Pushkinskie chteniya – 2005». St. Petersburg: Asterion, 2005. Pp. 81–87. (rus).

20. Kirichenko E.I. (total. ed.) Urban planning in Russia in the middle of the XIX - early XX century: General characteristics and theoretical problems. Vol. 1. [Gradostroitel'stvo Rossii serediny XIX – nach. XX v.: Obshchaya harakteristika i teoreticheskie problem]. Moscow: Progress-Tradition, 2001. 340 p. (rus).

21. St. Petersburg. Plans and maps [Maps] [Plany i karty]: album. comp. CJSC "Karta" LTD; ch. ed. M. Ropotova. St. Petersburg: ZAO "Karta" LTD, 2004. 120 p. (rus).

22. St. Petersburg. 300 years on plans and maps [Maps] [Sankt-Peterburg. 300 let na planah i kartah]: multimedia album. National Library of Russia. St. Petersburg: ex. LLC "Spaero", 2002.

Information about the authors

Petukhova, Nina M. PhD. E-mail: mama8nina@yandex.ru. Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Russia, 190005, St. Petersburg, st. 2 Krasnoarmeyskaya, 4.

Received 27.09.2021

Для цитирования:

Петухова Н.М. Интеграция первых железнодорожных вокзалов Санкт-Петербурга в градостроительный контекст города // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2022. № 1. С. 70–82. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-7-1-70-82

For citation:

Petukhova N.M. Integration of the first railway stations of Saint Petersburg into the urban planning context of the city. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2022. No. 1. Pp. 70–82. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-7-1-70-82