

DOI: 10.34031/2071-7318-2022-8-1-61-73

Петухова Н.М.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

E-mail: tama8nina@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ СОХРАНЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ АРХИТЕКТУРНЫХ КОМПЛЕКСОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Аннотация. В статье рассмотрены и проанализированы основные особенности формирования архитектурных ансамблей железных дорог, обуславливающие принципы их сохранения и развития. Применен метод системного анализа на материалах архивных и библиографических источников, натурных исследований, нормативно-правовых актов и проектной документации в области государственной охраны объектов культурного наследия.

Изучены основные исторические этапы сооружения железных дорог и их типы – магистральные, пригородные, городские. Выявлена связь исторических этапов и типов железных дорог с принципами размещения станций. Выделены основные типы размещения станций – в существующих населенных пунктах или в незаселенной ранее местности, обуславливающие их объектный состав и особенности охраны – как монокомплексов или полицентрических комплексов на различных градостроительных уровнях – отдельного объекта, комплекса станции, совокупности станций железной дороги. Установлено, что основной базовой характеристикой железнодорожных станций, определяющих их историко-культурную ценность, особенно в малых городах, является комплексность их застройки. При этом наиболее распространенным является тип застройки на основе типовых проектов, в связи с чем каждое здание в отдельности не обладает самостоятельной историко-культурной ценностью, и ставить на охрану отдельные здания не представляется целесообразным.

На примере исторической станции Няндомы Северной железной дороги рассмотрен такой инструмент комплексной охраны и развития исторических территорий, как достопримечательное место. Установлены принципы формирования исторических станций железных дорог и научно-методическая проблематика в сфере их комплексной охраны и развития на базе вида объекта культурного наследия – достопримечательное место.

Ключевые слова: исторические станции железных дорог, архитектурный ансамбль железной дороги, станция Няндомы Северной железной дороги, достопримечательное место, комплексная охрана и развитие исторических территорий.

Введение. Станции железных дорог представляют собой многокомпонентные комплексы, включающие в себя, помимо здания вокзала, целый ряд зданий и сооружений. Состав станционных комплексов различается в зависимости от ряда причин, обусловленных, прежде всего, трассой прохождения железной дороги и ее расположения относительно населенных пунктов – через существующие населенные пункты, где и размещаются станции, или в незаселенной местности, где на основе железнодорожных станций возникают новые поселения, ядром и основной планировочной осью которых является железная дорога.

Железнодорожные станции, особенно там, где они послужили причиной формирования поселения, являются не просто визитной карточкой и воротами города, как принято говорить, но и его историческим ядром, что наделяет их уникальной историко-культурной ценностью. Совокупность новых поселений, расположенных вдоль железной дороги, формирует новую систему расселения, что обуславливает необходимость их комплексной охраны на различных градостроительных уровнях.

Преимущественно объектный подход, существующий в настоящее время в системе охраны объектов культурного наследия, обуславливает актуальность данного исследования, направленного на выявление основных принципов и параметров комплексного сохранения многокомпонентных протяженных архитектурных комплексов железных дорог. Особая актуальность их охраны определяется значительным увеличением рисков в последнее время, связанными как с внешними причинами – социально-экономической деятельностью (передача из ведения железных дорог, перепрофилирование, снос и т.д.), так и с внутриведомственными, связанными с изменением эксплуатационных требований и развитием высокоскоростного движения, что может привести к полной утрате исторических архитектурных ансамблей железных дорог [1]. Особо уязвимыми являются небольшие проходные станции, показательным примером которых является станция Няндомы Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги, являющаяся основным объектом данного исследования.

Материалы и методы. Исследование проведено на материалах архивных и библиографических источников, натуральных исследований, нормативно-правовых актов и проектной документации в области государственной охраны объектов культурного наследия. Некоторые результаты исследования представлены при защите диссертации на соискание ученой степени кандидата искусствоведения "Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры. 1830–1910-е годы", Санкт-Петербург, 2010 г.

Применен метод системного анализа, опирающийся на комплексный подход, включающий в себя изучение истории создания архитектурных комплексов железных дорог, направленный на систематизацию принципов их формирования, анализ существующей нормативно-правовой документации и конкретных примеров применения ее требований в комплексном сохранении и развитии исторических станций железных дорог. Данный метод позволил выявить основные этапы и принципы формирования исторических станций железных дорог и научно-методическую проблематику в сфере их комплексной охраны.

Исторические этапы развития железных дорог и их связь с типами размещения станций. Тип размещения станций – в населенном пункте или вне его, – достаточно четко соотносится с этапами развития железных дорог [2].

Первые железные дороги связывали между собой наиболее важные в социально-экономическом плане поселения. Их станции располагались преимущественно в границах населенного пункта или вблизи него. Комплексы станций при этом интегрируются в структуру населенного пункта, где располагается большинство обеспечивающих ее жизнедеятельность инфраструктурных объектов, и включают только здания, непосредственно необходимые для эксплуатации железной дороги – здание вокзала, паровозные депо, мастерские и пр. [3]

К данному типу станций относятся станции первой в России Царскосельской железной дороги, связавшей в 1836 году Санкт-Петербург и Царское село. Дорога имела небольшую длину и на ней располагались помимо Санкт-Петербурга, всего две станции – Павловск и Царское село, поэтому говорить о сформированном полицентрическом комплексе станций в данном случае не приходится [4]. Исторические вокзалы этих станций утрачены, существующие в настоящее время вокзалы, построенные в конце 1940-х–1950 годов, поставлены на охрану: как отдельный памятник в Павловске (выявленный ОКН «Вокзал станции Павловск») и как ансамбль в Царском селе (ОКН федерального значения «Вокзал», в

состав которого входят Главное здание, Павильоны привокзальные (три), пропилеи) [5].

В населенных пунктах располагались и станции первой магистральной железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы, построенной в период 1849–1851 гг. и сформировавшие первые в России полицентрические архитектурные ансамбли железных дорог [6]. В данном случае расположение диктовалось эксплуатационными требованиями железной дороги, в результате чего из крупных населенных пунктов станция «попала» только в Тверь, остальные станции располагались рядом с небольшими поселениями, давшими им свои названия.

В случае размещения в населенном пункте станции остаются, как правило, на уровне монокомплексов в их составе, формируя собственный локальный композиционный и архитектурно-градостроительный узел. Подобная локализация на местности позволяет осуществлять их комплексную охрану, а изначальная включенность в городскую среду допускает возможность оставаться при этом на уровне охраны монокомплекса, а не целостной охраны всего полицентрического комплекса комплексов станций. Существующая структура охраны станционного комплекса, предполагает в данном случае охрану отдельных зданий: вокзала, депо и прочего, как отдельных памятников, не объединяя их в ансамбль станции (рис. 1).

В конце XIX – нач. XX вв. появились еще два типа железных дорог, станции которых были связаны с уже существующими поселениями – городские и пригородные.

Из наиболее известных архитектурных ансамблей городских железных дорог можно упомянуть архитектурные ансамбли Венской железной дороги (1894–1901, арх. О. Вагнер), и Московской окружной железной дороги, арх. А.Н. Померанцев, инж. А.Д. Проскуряков, С. Карейша, П.Я. Каменцев, П. Рашевский, (1903–1908 гг.) [7]. В Санкт-Петербурге в начале XX в. задумывалась сеть «воздушных железных дорог», которые должны были проходить по эстакадам, связывая между собой железнодорожные вокзалы, но эта идея не получила реализации.

Развитие пригородных железных дорог началось в конце XIX века в связи с бурным ростом дачного строительства вокруг столиц, вызванным появлением железных дорог, что вызвало необходимость создания новых и реконструкции уже существующих пригородных станций. Расширяются и перестраиваются на иных, чем ранее принципах, расположенные вокруг Петербурга станции пригородных железных дорог –

Петергофской (Балтийской) (арх. П.С. Купинский, 1870-е–к.1880-х) и Финляндской (арх. Б. Грангольм, 1898 по 1914).

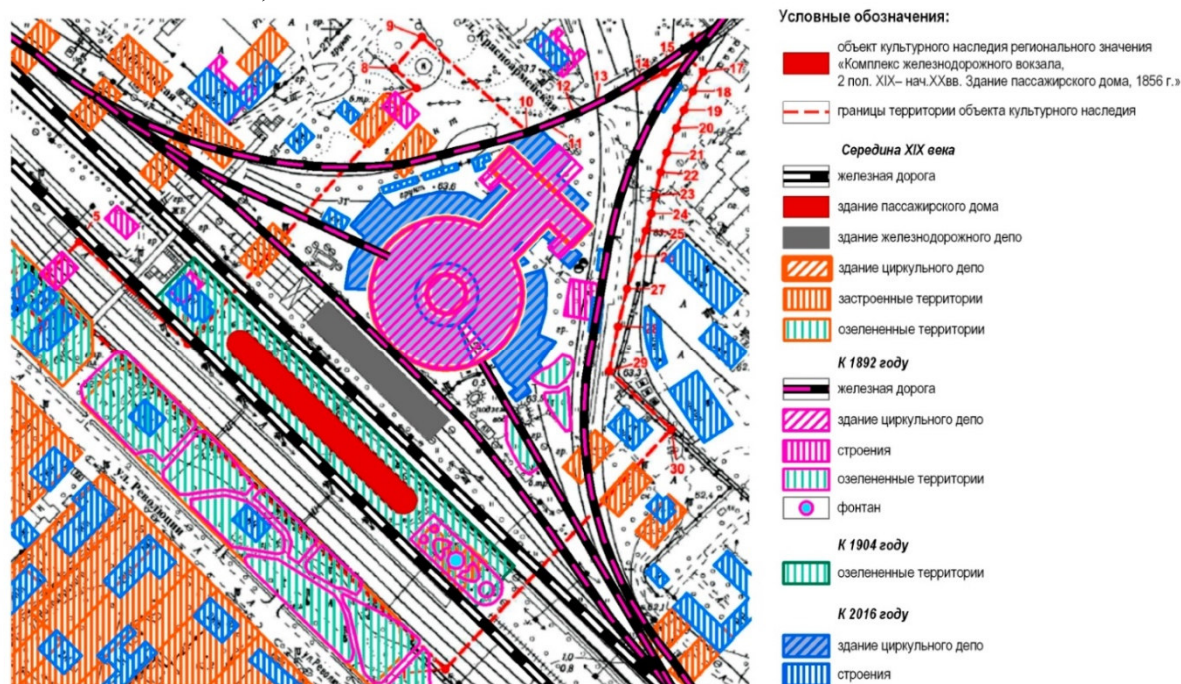


Рис. 1. Станция Малая Вишера Октябрьской (бывш. Николаевской) железной дороги. Историко-культурный опорный план

В конце XIX – начале XX веков происходит расширение географии железнодорожного строительства, что было вызвано необходимостью освоения новых баз сырьевых ресурсов и рынков сбыта, в связи с чем, *трассы железных дорог прокладываются по незаселенной ранее местности.*

Данная тенденция была характерна для всего мира. Колониальные страны развернули строительство железных дорог в колониях, главным образом, для вывоза из них сырья. В России также прокладываются железные дороги к сырьевым центрам: Донецкого и Криворожского горных бассейнов, создания выходов на Урал, в Сибирь, Среднюю Азию, на Дальний Восток и Север России. Наряду с экономическими факторами значительную роль играли интересы оборонного характера. Начинается строительство трансконтинентальных магистралей, таких как Великий Сибирский путь [8]. Железные дороги начинают рассматривать как основной фактор возрождения и развития отдаленных и ранее отсталых территорий. Они начинают оказывать значительное влияние на региональную планировку, способствуя появлению новых населенных пунктов и городов и создавая новую географию расселения и развития промышленного производства.

Данный период характеризуется усилением роли государства в развитии железнодорожного

строительства, формируется понимание необходимости организационного единства в вопросах строительства, эксплуатации и управления рельсовыми путями, что проявляется и в повсеместном повышении интереса к созданию архитектурных ансамблей железных дорог на данном этапе.

При строительстве железных дорог в незаселенной ранее местности, параллельно со строительством рельсового пути строятся станции, представляющие собой небольшие поселки, формирующиеся как монопоселения и включающие в себя, помимо зданий и сооружений, непосредственно связанных с железной дорогой, жилые дома для служащих и их семей с хозяйственными постройками и инфраструктурными объектами – больницами, банями, церквями, школами и пр. [9] В свою очередь, эти «монопоселения», центром которых является железнодорожная станция, ритмично располагаясь вдоль железной дороги, совместно с полустанциями и комплексами путевых построек, формируют полицентрические комплексы различной протяженности, облик которых определяет застройка станций и путевых построек, созданных, как правило, по единому проекту. Поскольку существующая застройка не вторгается в этот ансамбль, нарушая его единство, вдоль железных дорог формируются своеобразные протяженные дискретные фасады в едином стиле, формирующие новый облик

возрождаемого края при движении по железной дороге.

Основная часть. Достопримечательное место «Первоначальный комплекс Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нядома». Начало новому этапу в строительстве железных дорог в России было положено известным промышленником и меценатом С.И. Мамонтовым, остро чувствовавшим все новые и передовые тенденции и участвовавшим в формировании новых направлений, как в искусстве, так и в бизнесе. По сути, все построенные им дороги маркируют начало новых этапов железнодорожного строительства в России. В 1875–1882 гг. он строит Донецкую железную дорогу к каменноугольному бассейну, в 1894–1898 гг. – на Север к Архангельску. Значение железных дорог как средства развития отдаленных регионов, осознавалось в то время далеко не всеми, поэтому, и в том, и в другом случае, в адрес Мамонтова раздавались упреки в «беспольности» пути, проходящем по пустынным местам.

Мамонтов подходил к строительству железных дорог, как к творческому акту, творя со смелостью художника новую среду обитания и, как выяснилось впоследствии, предчувствуя основные направления развития в государственном масштабе. Все значение Северной и Донецкой дорог было оценено лишь с началом Первой мировой войны, когда они в полном смысле слова оказались стратегическими, обеспечивающими связь страны с внешним миром. «Поэт грезит образами, деловой человек предприятиями: железными дорогами, заводами, подъездными путями. – Писал о С.И. Мамонтове в связи с новой железной дорогой на Север известный в то время журналист Влас Дорошевич, – Богатый, но запущенный, унылый, безлюдный край, – который оживает благодаря брошенной в него ветви железной дороги. Ветка железной дороги, которая соединяет его с центрами, замешивает в круговорот общей быстрой, деловой жизни, приносит ему жизнь, как артерия несет кровь от сердца. Такие предприятия рождаются в голове уже не дельца, а «художника дела» [10].

В 1894 году под председательством С.И. Мамонтова образуется Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, и в период 1895–1898 гг. среди лесов и болот в продолжение существующей трассы строится железная дорога от Вологды до Архангельска. Будучи верен себе, Мамонтов вносит и в этот коммерческий проект «художественное направление», сделав дорогу не только поводом создания художественных произведений, но и превратив ее в са-

мостоятельное художественное событие. Он заказал проект всего комплекса зданий застройки архитектору Льву Кекушеву, считающемуся одним из первых архитекторов модерна в России. Совместно с архитектором И.А. Ивановым-Шницем в 1894–1895 гг. им был разработан альбом типовых проектов деревянных зданий в едином стиле, в котором впервые проявились черты модерна в творчестве Льва Кекушева. Здания, возведенные по этим проектам, сформировали единый полицентрический ансамбль длиной в 600 км, состоящий из 19 монопопулярных станций 3-го и 4-го классов (рис. 2) [11].

Архитекторами были разработаны типовые проекты всех архитектурных составляющих комплекса, включая самые незначительные служебные и хозяйственные постройки [12], а также линейные сооружения, расположенные между станциями [13]. Проекты включали в себя и разработку типовых элементов и декоративных деталей зданий: плотничных и филленчатых дверей, кронштейнов и пр. [14]. Были разработаны 2 типа пассажирских зданий для станций 3 и 4-го классов площадью 35,33 кв.саж. и станций 4-го класса площадью 22,96 кв.саж.; 17 типов жилых домов [14]. Уже на стадии проектирования указывались названия станций, на которых предполагалось возведение того или иного из разработанных типов домов. Их различные сочетания во многом способствовали созданию своеобразия каждой станции (рис. 3).

"Тотальное" проектирование архитектурного комплекса от Вологды до Архангельска осуществлялось на всех градостроительных уровнях, начиная от планировки станций и заканчивая отдельными постройками и их элементами. В соответствии с этим, и их охрана должна осуществляться на всех градостроительных уровнях.

Существующая в настоящее время в России государственная система охраны объектов культурного наследия привязана к объекту – включает в себя охрану собственно памятника, осуществляемую через его предмет охраны и градостроительную охрану, осуществляемую установкой зон охраны (или защитных зон) на прилегающей к границам памятника территории. Вместе с тем, применение типовых проектов при застройке станций железных дорог, делает нецелесообразным ставить на охрану отдельные здания. Из всех имеющихся в российском законодательстве инструментов охраны характеристиками, позволяющими осуществлять средовую охрану на всех градостроительных уровнях, обладает такой вид объекта культурного наследия, как достопримечательное место [15, п. 3]. Этот вид объекта культурного наследия как нельзя более подходит для охраны монокомплексов станций.

Именно достопримечательное место по своим параметрам, по сути, создано для комплексного сохранения и развития исторических территорий, будучи средовым, территориальным памятником, изначально заключающим в себе не только охранные ограничения, но и возможность развития, регламентированную в целях сохранения

особенностей историко-культурной среды. Данный инструмент особенно актуален для малых городов, где статус достопримечательного места позволяет идентифицировать и популяризировать историческое ядро, составляющее основу идентичности места, становясь драйвером развития деградирующих поселений.

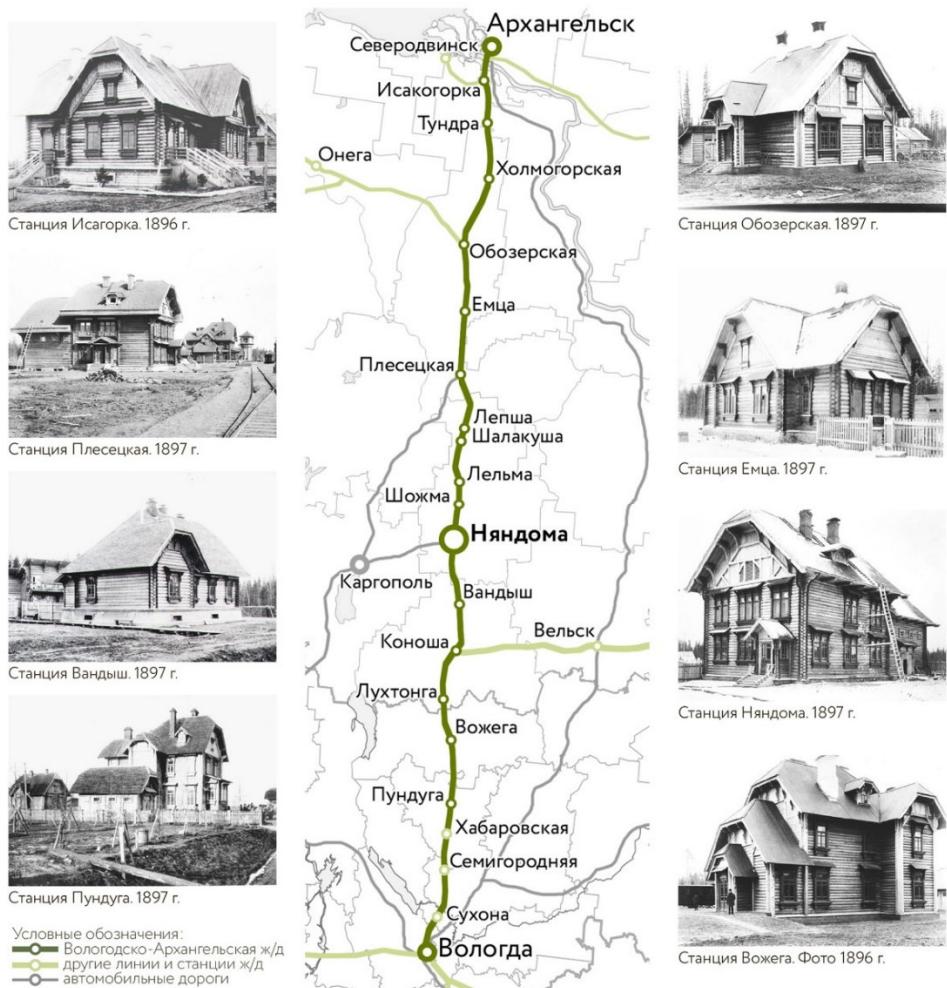


Рис. 2. Карта-схема Вологодско-Архангельской железной дороги. Отдельные элементы архитектурного комплекса железной дороги

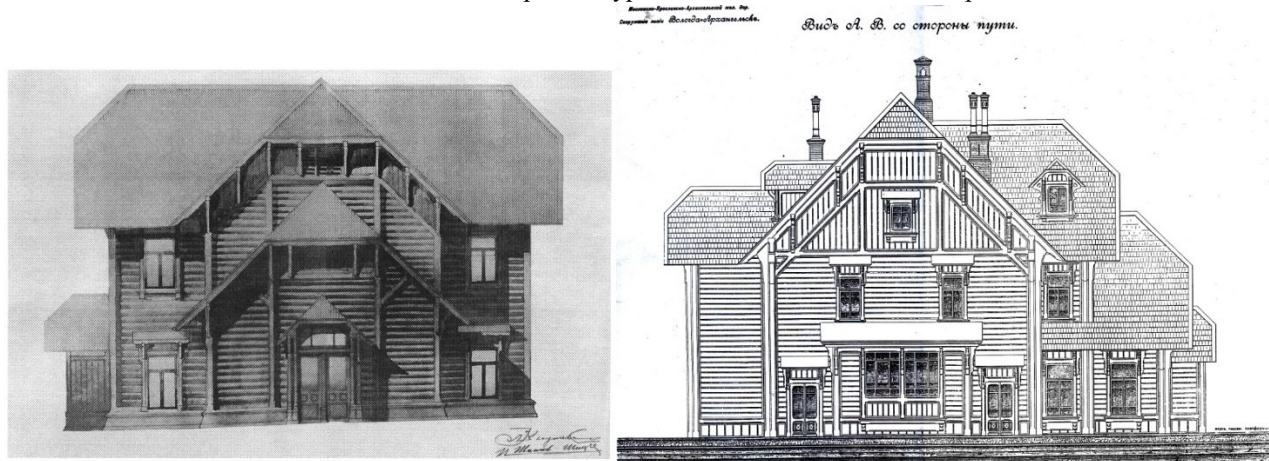


Рис. 3. Проект пассажирского здания 3 и 4 классов, площадью 35,33 кв. саж. для Вологодско-Архангельской линии Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Арх. Л.Н. Кекушев, И.А. Иванов-Шиц. 1894 г. [14]

Ярким примером в этом отношении является город Нянда, историческим ядром которого является станция железной дороги от Вологды до Архангельска, построенной творческим тандемом С.И. Мамонтова и Л.Н. Кекушева. Историческая станция в 2018 г. была включена в реестр

как объект культурного наследия – достопримечательное место «Первоначальный ансамбль Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нянда» (рис. 4, 5) [16–18].



Рис. 4. Проект достопримечательного места «Первоначальный ансамбль Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нянда». Историко-культурный опорный план. ООО «Спецреставрация», ГАП Петухова Н.М., 2017 г.



Рис. 5. Проект достопримечательного места «Первоначальный ансамбль Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Няндомы». Карта (схема) проекта предмета охраны. ООО «Спецреставрация», ГАП Петухова Н.М., 2017 г.

Для Няндомы, как и для большинства станций этой железной дороги, достопримечательное место стало единственной возможностью охраны исторической среды, вследствие отсутствия в городе других видов объектов культурного наследия – памятников и ансамблей. Два других вида градостроительной охраны исторического наследия – зоны охраны и историческое поселение, привязаны к объектам культурного наследия и, в случае их отсутствия, их установление невозможно.

Придание статуса достопримечательного места исторической территории заставило жителей задуматься о ценности окружающей их среды и стало поводом и ядром различных программ и стратегий развития.

В 2020 году концепция благоустройства исторической станции Няндомы стала победителем федерального конкурса «Комфортная среда. Благоустройство малых городов и исторических поселений». В настоящее время работы по благоустройству территории исторической станции находятся в стадии завершения (рис. 6).

Уже в самом названии достопримечательного места в Няндоме прочитывается перспектива дальнейшего развития, предполагающая постановку на охрану остальных станций железной дороги от Вологды до Архангельска. К сожалению, единовременная постановка на охрану протяженных ансамблей железных дорог является крайне проблематичной, так как в нашем законодательстве об охране культурного наследия не

предусмотрены такие структуры, как «серийный объект» или «культурно-исторический маршрут», принятые в международном законодательстве. В рамках принятой в нашей стране структуры охраны объектов культурного наследия, с учетом дискретного характера ансамбля, наиболее реалистичным представляется постепенное пошаговое включение в Государственный реестр

отдельных исторических станций как достопримечательных мест. Данный подход является универсальным для всех типов станций, поскольку позволяет либо остаться на уровне станции как единичного локального достопримечательного места в структуре населенного пункта, либо постепенно связать локальные достопримечательные места в единую полицентрическую структуру.



Рис. 6. Концепция благоустройства части территории достопримечательного места «Первоначальный ансамбль Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нянда» - победитель Всероссийского конкурса «Комфортная среда. Благоустройство малых городов и исторических поселений», 2020

В этом случае постановка на охрану отдельных монокомплексов станций как достопримечательных мест может рассматриваться как подготовительный этап к постановке на охрану всего протяженного полицентрического комплекса станций, для которого будут определены дополнительные градостроительные и нематериальные элементы предмета охраны, обеспечивающие его целостную охрану: взаиморасположение станций, видовые и визуально-композиционные характеристики, функциональное назначение и т.п. [19]. Сюда же можно в качестве нематериального предмета охраны включить и мемориальную ценность, что особенно актуально для железных дорог, построенных Саввой Мамонтовым, где прослеживается их «художественное направление», связанное с именами известных художников: Виктора Васнецова, Валентина Серова, Константина Коровина, Павла Кузнецова.

Таким образом, на базе существующей структуры охраны объектов культурного наследия постепенно будут созданы многосоставные объекты, объединяющие весь исторический комплекс станций и позволяющие осуществлять их комплексную охрану и развитие.

Выводы.

1. Выявлено, что станции железных дорог являются сложными многосоставным и многоуровневыми комплексами, формирование которых во многом зависит от их расположения в структуре железнодорожного пути – в существующем населенном пункте или в незаселенной ранее местности.

2. Выявлено, что при размещении станций в существующем населенном пункте, комплекс составляющих их зданий, как правило, ограничен, включая, в основном, здания, необходимые непосредственно для эксплуатации железной дороги. Формируется локальный композиционный и архитектурно-градостроительный узел, интегрированный в структуру населенного пункта. Включенность в общую застройку препятствует целостному восприятию станций на протяжении всего пути, вследствие чего целесообразно осуществлять их охрану на уровне отдельных зданий или монокомплексов отдельных станций.

3. Выявлено, что для станций магистральных железных дорог, проложенных в незаселенной ранее местности, объектный состав расширен, включая, кроме зданий и сооружений, непосредственно связанных с железной дорогой, жилые дома для служащих и их семей с хозяйственными постройками и инфраструктурными объектами – больницами, банями, церквями, школами и пр.

4. Показано, что «монопоселения» станций, ритмично располагаясь вдоль железной дороги,

совместно с полустанциями и комплексами путевых построек, формируют полицентрические комплексы различной протяженности, образуя целостное восприятие архитектурного ансамбля вдоль всей железной дороги. Изначальная целостность всего архитектурного комплекса железной дороги делает целесообразным осуществлять его охрану на уровне охраны всего полицентрического комплекса комплексов станций

5. Установлено, что основной базовой характеристикой железнодорожных станций, определяющих их историко-культурную ценность, особенно в малых городах, является комплексность их застройки. При этом наиболее распространенным является тип застройки на основе типовых проектов, в связи с чем каждое здание в отдельности не обладает самостоятельной историко-культурной ценностью, и ставить на охрану отдельные здания не представляется целесообразным.

6. Установлено, что элементы станций железных дорог взаимодействуют на различных градостроительных уровнях, в связи с чем, и их охрана должна носить комплексный характер и осуществляться на всех градостроительных уровнях – отдельных зданий и сооружений; комплексов станций, совокупности станций в составе железной дороги.

7. Установлено, что из всех имеющихся в российском законодательстве инструментов охраны характеристиками, позволяющими осуществлять комплексную средовую охрану, обладает такой вид объекта культурного наследия, как достопримечательное место. Этот вид объекта культурного наследия как нельзя более подходит для охраны монокомплексов станций и дает возможность их дальнейшего объединения в протяженные полицентрические комплексы железной дороги.

8. Показано, что данный инструмент особенно актуален для малых городов, где статус достопримечательного места позволяет идентифицировать и популяризировать историческое ядро, составляющее основу идентичности места, становясь драйвером развития деградирующих поселений.

Источник финансирования. Статья публикуется по результатам проведения научно-исследовательской работы, проводимой в рамках конкурса грантов на выполнение научно-исследовательской работы научно-педагогическими работниками СПбГАСУ (ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет») в 2022 г.

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». 1996. 3(4). С. 84–93.
2. Амелин С.В., Фадеев Г.М., Богданов Г.И., Бернгард Ф.К., под общ. ред. Красковского Е.Я., Уздина М.М. История железнодорожного транспорта в России: 1836-1917 гг. : В 2 т. Санкт-Петербург – Москва: Иван Федоров, 1994. Т.1 336 с.
3. 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.
4. Золотницкий И.П. Путеводитель по Царскосельской дороге : репринтное издание 1882 г. Санкт-Петербург: ЛИК, 2007. 238 с.
5. Перечень объектов культурного наследия и выявленных объектов культурного наследия Санкт-Петербурга. Систем. требования: AdobeAcrobatReader. URL: // https://kgior.gov.spb.ru/deyatelnost/uchet/list_objec ts/ (дата обращения 25.07.2022).
6. Давыдова Л.А. (автор-составитель). От Царскосельской до Октябрьской. История. Развитие. Перспективы : альбом. 2-е изд., испр. и дополн. Санкт-Петербург: Лики России, 2007. 240 с.
7. Альбом сооружений Московской окружной железной дороги. 1903–1908 г.: альбом. Москва: Московская окружная железная дорога, б.д. 28 с.
8. Ильин Ю. Л., Колесов А. В., Лукьянин В. П, под общ. ред. Ю. Л. Ильина. Создание великого Сибирского пути : в 2 т. Санкт-Петербург: Группа компаний «Евросиб», 2005. Том 1. 296 с.
9. Кульжинский, С.Н. (Инж.) Основные элементы проектирования станций. Часть 1. Промежуточные (малые) станции и поселки-города при железнодорожных станциях. Петроград: Редакция специальных изданий, 1922. 220 с.
10. Дорошевич В.М. Воспоминания. Москва: Новое литературное обозрение, 2008. 247 с.
11. Петухова Н.М. Формирование архитектурного комплекса железной дороги Вологда – Архангельск // Архитектурное наследие. Москва: НИИТАГ. 2008. №49. С. 255–273.
12. Проекты жилых домов и пассажирских зданий за исключением пассажирского здания станции Вологда, с приложением пояснительной записки. Фасады, планы, разрезы. // РГИА. Ф.350. Оп. 41. Д. 1104.
13. Проекты линейных построек, путевых казарм, двойных и одиночных будок с деталями дверей. // РГИА. Ф.350. Оп. 41. Д.1106.
14. "Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Сооружение линии Вологда-Архангельск. Гражданские постройки". Санкт-Петербург: Библиотека института инженеров путей сообщения Императора Александра 1, б/д.
15. Федеральный закон от 29.06.2002 г. №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».
16. Постановление Инспекции по охране объектов культурного наследия Архангельской области от 07 мая 2019 года №1-п о постановке на государственную охрану объекта культурного наследия (памятника истории и культуры) народов Российской Федерации регионального значения - достопримечательное место «Комплекс первоначальных построек Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нядома», 1895-1900-е годы, архитекторы Л.Н. Кекушев, И.А. Иванов-Шиц, 1914-1918 годы, 1920-е-1930-е годы.
17. Постановление Инспекции по охране объектов культурного наследия Архангельской области от 10 октября 2019 г. № 11-п об установлении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Комплекс первоначальных построек Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нядома», 1895-1900-е годы, архитекторы Л.Н. Кекушев, И.А. Иванов-Шиц, 1914-1918 годы, 1920-е-1930-е годы.
18. Постановление Инспекции по охране объектов культурного наследия Архангельской области от 11 октября 2019 г. № 12-п об утверждении границ объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Комплекс первоначальных построек Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Нядома», 1895-1900-е годы, архитекторы Л.Н. Кекушев, И.А. Иванов-Шиц, 1914-1918 годы, 1920-е-1930-е годы.
19. Михайлов А.В. Градостроительные и нематериальные аспекты предмета охраны объектов культурного наследия в исторической среде Санкт-Петербурга: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры. Санкт-Петербург, 2022.

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 15.08.2022 г.

© Петухова Н.М., 2023

Petukhova N.M.

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: mama8nina@yandex.ru

FEATURES OF PRESERVATION AND DEVELOPMENT OF HISTORICAL ARCHITECTURAL COMPLEXES OF RAILWAYS

Abstract. *The article considers and analyzes the main features of the formation of architectural ensembles of railways, which determine the principles of their preservation and development. The method of system analysis was applied on the materials of archival and bibliographic sources, field studies, legal acts and project documentation in the field of state protection of cultural heritage objects.*

The main historical stages of the construction of railways and their types - mainline, suburban, urban were studied. The connection of historical stages and types of railways with the principles of station placement is revealed. The main types of station placement are identified - in existing settlements or in previously uninhabited areas, which determine their object composition and protection features - as mono-complexes or polycentric complexes at various urban planning levels - a separate object, a station complex, a set of railway stations. It has been established that the main basic characteristic of railway stations, which determine their historical and cultural value, especially in small towns, is the complexity of their development. At the same time, the most common type of development is based on standard projects, in connection with which each building separately does not have an independent historical and cultural value, and it does not seem appropriate to protect individual buildings.

On the example of the historical station Nyandoma of the Northern Railway, such a tool for the integrated protection and development of historical territories as a place of interest is considered. The principles of the formation of historical railway stations and scientific and methodological issues in the field of their integrated protection and development on the basis of the type of cultural heritage object - a place of interest are established.

Keywords: *historical railway stations, architectural ensemble of the railway, Nyandoma Station of the Northern Railway, interesting place, comprehensive protection and development of historical territories.*

REFERENCES

1. Sementsov S.V., Slavina T.A., Antonov V., Veksler A. Complex of High-Speed Rail Structures and Problems of the Urban Environment of Modern 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. Amelin S.V., Fadeev G.M., Bogdanov G.I., Bernhard F.K., ed. ed. Kraskovsky E.Ya., Uzdina M.M. History of railway transport in Russia: 1836-1917. [Istoriya zheleznodorozhnogo transporta v Rossii: 1836-1917 gg]: In 2 volumes. St. Petersburg-Moscow, 1994. Vol.1. 336 p. (rus)

3. Petukhova N.M. Integration of the first railway stations of St. Petersburg into the urban context of the city. [Integraciya pervyh zheleznodorozhnyh vokzalov Sankt-Peterburga v gradostroitel'nyj kontekst goroda]. Bulletin of BSTU named after

V.G. Shukhov 2022. No. 1. Pp. 70–82. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-7-1-70-82. (rus)

4. Zolotnitsky I.P. Guide to the Tsarskoye Selo Road [Putevoditel' po Carskosel'skoj doroge]: reprint edition of 1882 St. Petersburg: LIK, 2007. 238 p. (rus)

5. List of objects of cultural heritage and identified objects of cultural heritage of St. Petersburg [Perechen' ob"ektov kul'turnogo naslediya i vyavlennyh ob"ektov kul'turnogo naslediya Sankt-Peterburga]. AdobeAcrobatReader. URL: // https://kgiop.gov.spb.ru/deyatelnost/uchet/list_objects/ (date of treatment: 25.07.2022). (rus)

6. Davydova L.A. (author-compiler). From Tsarskoye Selo to Oktyabrskaya. Story. Development. Perspectives [Ot Carskosel'skoj do Oktyabr'skoj. Istoriya. Razvitie. Perspektivy]: an album. 2nd ed., rev. and additional. St. Petersburg: Faces of Russia, 2007. 240 p. (rus)

7. Album of buildings of the Moscow district railway. 1903–1908 [Al'bom sooruzhenij Moskovskoj okružnoj zheleznoj dorogi. 1903–1908 g.]: album. Moscow: Moscow District Railway, b.d. 28 p. (rus)

8. Ilyin Yu.L., Kolesov A.V., Lukyanin V.P., ed. ed. Yu.L. Ilyina. Creation of the great Siberian way: in 2 volumes [Sozdanie velikogo Sibirskogo puti]. St. Petersburg: Eurosib Group of Companies, 2005. Vol. 1. 296 p. (rus)

9. Kulzhinsky S.N. Basic elements of station design. Part 1. Intermediate (small) stations and settlements-cities at railway stations [Osnovnye elementy proektirovaniya stancij. CHast' 1. Promezhutochnye (malye) stancii i poselki-goroda pri zheleznodorozhnyh stanciyah]. Petrograd: Edition of special editions, 1922. 220 p. (rus)

10. Doroshevich V.M. Memories. [Vospominaniya]. Moscow: New Literary Review, 2008. 247 p. (rus)

11. Petukhova N.M. Formation of the architectural complex of the railway Vologda - Arkhangelsk [Formirovanie arhitekturnogo kompleksa zheleznoj dorogi Vologda – Arhangel'sk]. Architectural heritage. Moscow: NIITAG, 2008. No. 49. Pp. 255–273. (rus)

12. Projects of residential buildings and passenger buildings, with the exception of the passenger building of the Vologda station, with an explanatory note attached. Facades, plans, sections. [Proekty zhi-lyh domov i passazhirskih zdaniy za isklyucheniem passazhirskogo zdaniya stancii Vologda, s prilozheniem poyasnitel'noj zapiski. Fasady, plany, razrezy]. RGIA, coll.350, aids. 41, fol.1104. (rus)

13. Projects of linear buildings, traveling barracks, double and single booths with door details. [Proekty linejnyh postroek, putevyh kazarm, dvojnyh i odinochnyh budok s detalyami dverej]. RGIA, coll.350, aids. 41, fol.1106. (rus)

14. "Society of the Moscow-Yaroslavl-Arkhangelsk railway. Construction of the Vologda-Arkhangelsk line. Civil buildings". [Obshchestvo Moskovsko-Yaroslavsko-Arhangel'skoj zheleznoj dorogi. Sooruzhenie linii Vologda-Arhangel'sk. Graždanskije postrojki]. St. Petersburg: Library of the Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander 1, b/d. (rus)

15. Federal Law of June 29, 2002, No. 73-FZ "On objects of cultural heritage (monuments of history and culture) of the peoples of the Russian Federation" [Federal'nyj zakon ot 29.06.2002 g. No. 73-FZ «Ob ob'ektah kul'turnogo naslediya (pamyatnikah istorii i kul'tury) narodov Rossijskoj Federacii]. (rus)

16. Decree of the Inspectorate for the Protection of Cultural Heritage Objects of the Arkhangelsk Re-

gion dated May 07, 2019 No. 1-p on the state protection of a cultural heritage object (monument of history and culture) of the peoples of the Russian Federation of regional significance - a sightseeing place "The complex of the original buildings of the Vologda-Arkhangelsk line Northern Railway. Nyandoma station", 1895-1900s, architects L.N. Kekushev, I.A. Ivanov-Shitz, 1914-1918, 1920s-1930s. [Postanovlenie Inspekcii po ohrane ob'ektov kul'turnogo naslediya Arhangel'skoj oblasti ot 07 maya 2019 goda No. 1-p o postanovke na gosudarstvennyu ohranu ob'ekta kul'turnogo naslediya (pamyatnika istorii i kul'tury) narodov Rossijskoj Federacii regional'nogo znacheniya - dostoprimechatel'noe mesto «Kompleks pervonachal'nyh postroek Vologodsko-Arhangel'skoj linii Severnoj zheleznoj dorogi. Stanciya Nyandoma», 1895-1900-e gody, arhitektory L.N. Kekushev, I.A. Ivanov-SHic, 1914-1918 gody, 1920-e-1930-e gody]. (rus)

17. Decree of the Inspectorate for the Protection of Cultural Heritage Objects of the Arkhangelsk Region dated October 10, 2019 No. 11-p on the establishment of the object of protection of a cultural heritage object of regional significance - a sightseeing place "The complex of the original buildings of the Vologda-Arkhangelsk line of the Northern Railway. Nyandoma station", 1895-1900s, architects L.N. Kekushev, I.A. Ivanov-Shitz, 1914-1918, 1920s-1930s. [Postanovlenie Inspekcii po ohrane ob'ektov kul'turnogo naslediya Arhangel'skoj oblasti ot 10 oktyabrya 2019 g. No. 11-p ob ustanovlenii predmeta ohrany ob'ekta kul'turnogo naslediya regional'nogo znacheniya dostoprimechatel'noe mesto «Kompleks pervonachal'nyh postroek Vologodsko-Arhangel'skoj linii Severnoj zheleznoj dorogi. Stanciya Nyandoma», 1895-1900-e gody, arhitektory L.N. Kekushev, I.A. Ivanov-SHic, 1914-1918 gody, 1920-e-1930-e gody]. (rus)

18. Decree of the Inspectorate for the Protection of Cultural Heritage Objects of the Arkhangelsk Region dated October 11, 2019 No. 12-p on approving the boundaries of a cultural heritage object of regional significance, a place of interest "The complex of the original buildings of the Vologda-Arkhangelsk line of the Northern Railway. Nyandoma station", 1895-1900s, architects L.N. Kekushev, I.A. Ivanov-Shitz, 1914-1918, 1920s-1930s. [Postanovlenie Inspekcii po ohrane ob'ektov kul'turnogo naslediya Arhangel'skoj oblasti ot 11 oktyabrya 2019 g. No. 12-p ob utverzhdenii granic ob'ekta kul'turnogo naslediya regional'nogo znacheniya dostoprimechatel'noe mesto «Kompleks pervonachal'nyh postroek Vologodsko-Arhangel'skoj linii Severnoj zheleznoj dorogi. Stanciya Nyandoma», 1895-1900-e gody, arhitektory L.N. Kekushev, I.A. Ivanov-SHic, 1914-1918 gody, 1920-e-1930-e gody]. (rus)

19. Mikhailov A.V. Urban planning and intangible aspects of the subject of protection of cultural heritage in the historical environment of St. Petersburg. [Gradostroitel'nye i nematerial'nye aspekty

predmeta ohrany ob'ektov kul'turnogo naslediya v istoricheskoy srede Sankt-Peterburga]: Abstract of the dissertation for the degree of candidate of architecture. St. Petersburg, 2022. (rus)

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 15.08.2022

Для цитирования:

Петухова Н.М. Особенности сохранения и развития исторических архитектурных комплексов железных дорог // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2023. № 1. С. 61–73. DOI: 10.34031/2071-7318-2022-8-1-61-73

For citation:

Petukhova N.M. Features of preservation and development of historical architectural complexes of railways. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2023. No. 1. Pp. 61–73. DOI: 10.34031/2071-7318-2022-8-1-61-73