

УДК 72+7.01+721.011

Акулова Н. А.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

Akulova N.A.

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

**ФОРМИРОВАНИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО КАРКАСА ЦАРСКОСЕЛЬСКОГО УЕЗДА
В ЗОНЕ ЦАРСКОСЕЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
THE FORMATION OF THE TOWN-PLANNING FRAMEWORK OF TSARSKOYE SELO DISTRICT WITHIN THE
TERRITORY OF THE TSARSKOYE SELO RAILWAY**

Рассмотрена Царскосельская железная дорога, как одна из основ в развитии градостроительного каркаса на территории Царскосельского уезда Санкт-Петербургской Губернии. Работа выполнена на основе архивных, литературных, иконографических изысканий. Выделены основные хронологические этапы развития дороги и дается краткое описание истории её основных станций. После оценки существующего состояния Царскосельской железной дороги, представлен взгляд на территорию дороги под углом реконструктивных мероприятий и регенерацию объектов, входивших в её ареал, так же, подготовлены выводы по предложению включения в зоны охраны.

The Tsarskoye Selo Railway is considered as one of bases for the development of a town-planning framework in the territory of the Tsarskoye Selo district of the St. Petersburg Province. The article is based on archival, literary, and iconographic research. The main chronological stages of development of the railway are allocated and a short description of the history of its main stations is given. After an assessment of the existing condition of Tsarskoye Selo Railway, a view on the railway territory is taken from the angle of measures for reconstruction and the regeneration of structures within its area. Conclusions are prepared on its proposed inclusion as a conservation zone.

Ключевые слова: Царскосельская железная дорога, Ф.-А. Герстнер, Царскосельский уезд, градостроительный каркас, вокзалы, станции Царскосельской железной дороги.

Keywords: Tsarskoye Selo Railway, F.-A. Gerstner, Tsarskoye Selo district, town-planning framework, stations, Tsarskoye Selo Railway stations.

Царскосельский уезд один из важнейших культурных центров пригородной зоны Санкт-Петербургской губернии, обладающий большим числом исторических и культурных объектов России. Вопросы сохранения историко-культурного потенциала сельской среды стали особо актуальны в настоящее время. При рассмотрении вопросов ландшафтного сохранения, и предложений по выделению зон охраны, нельзя не пройти мимо первой железной дороги. Необходимо детальное изучение истории зоны Царскосельской железной дороги, изучение тенденций и закономерностей её развития, реставрации памятников, прилегающих к ней и изучение проблемы заброшенности территории в целом.

С 1831 по 1835 год инженер Ф.-А. Герстнер искал возможность встречи с Николаем I для рассмотрения его идей и его самого, как потомственного инженера путей сообщения, в

полезности пребывания и работы на территории России. После обсуждения своих идей с императором и дальнейших многочисленных сформированных комитетов, советов, всевозможных комиссий, в марте 21 (апрель 15) 1836 «Высочайше утверждено положение, об учреждении Общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского села с продолжением до Павловска.»[17].

Строительство состоялось на частные средства общества акционеров. За два года между Петербургом и Павловском соорудили насыпь, покрытую поперечными бревнами (шпалами), на которых укрепили железные колеи – рельсы. Царскосельская железная дорога, протяженностью 25 верст (26,3 км) была официально открыта в ноябре 1837 года, при огромном стечении народа, отправился первый пробный поезд, соединив вокзал

Санкт-Петербурга с Царским Селом и Павловском [9]. Тем самым, получив мощную артерию, соединяющую пригород с городом. Первая железная дорога общественного пользования, положила начало строительства сети железных дорог России и способствовала развитию территории, по которой проходила. Таких как: формирования селений по периметру, устройство станций и зданий вокзалов. Это был первый опыт инженеров и строителей, но железная дорога доказала преимущества нового вида транспорта.

Духовную, культурную и социальную ценность представляет не только железнодорожное полотно, но и архитектурные объекты, являющиеся частью инфраструктуры дороги, и сама среда, сформированная в результате ее строительства и эксплуатации.

Так как эксплуатация дороги не могла доставить экономических выгод учредителям, возникает необходимость увеличения экономической прибыли путем привлечения горожан, и по предложению Герстнера, у конечной остановки в Павловском парке по-

Таблица 1

Станции Царскосельской железной дороги				
№ п/п	Название станции	Основные этапы станций	Архитектор	Дополнение
1	Павловский вокзал	1836 - 1838	А.И. Штакеншнейдер	Деревянный увеселительный павильон Курзал - «Воксал» у конечной остановки. В 1875 - 1876 гг. при Вокзале построен Летний театр по проекту Н. Л. Бенуа
		1844 восстановлен после пожара		
		1860 - 1861 перепланировка центральной части	А.В. Петцольд	
		1930-е сгорел		
2	Царскосельский вокзал	10 сентября 1836 - 1837	Г. Фоссати	Первое здание вокзала в Царском селе. Памятник архитектуры федерального значения
		1852	К. А. Тон	
		1902 кардинально перестроен	С. А. Бржовский С. И. Минаш	
		1950	Е. Левинсон А. Грушке	
3	Здание станции «Московское шоссе»	1837		Уложены рельсы под два пути. Здание станции напоминало Царскосельский вокзал, выполненный Фоссати
4	Санкт-Петербург (Витебский вокзал)	1849 - 1852	К. А. Тон	Первое здание вокзала построено в 1837 г., Памятник архитектуры федерального значения
		1874 - 1876 расширен и перестроен		
		1902 - 1904	С. А. Бржовский С. И. Минаш	

строили здание не просто вокзала, а нового типа увеселительного «Вокзала». Музыкальный вокзал в Павловске, (от англ. Vauxhall - место общественных увеселений, публичных концертов). Павловский вокзал превратился в один из главных центров музыкальной жизни Петербурга и приобрел мировую известность. Постепенно слово «вокзал» потеряло свое первоначальное значение и стало связываться с комплексом железнодорожных построек, предназначенных для обслуживания пассажиров на станциях.

Краткая хронология территории царско-сельской железной дороги:

15 Апреля 1836 г. опубликован Указ императора Сенату об утверждении «Положения об учреждении Общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска»

1 мая 1836 г. начало строительных работ между Царским Селом и Павловском (осушение Шушарских болот и сооружение земляной насыпи)

27 сентября 1836 г. запуск в эксплуатацию участка дороги между Царским Селом и Павловском (состав с конной тягой)

1836 г. возведение на станции в Павловске вокзала по проекту А.И. Штакеншнейдера (не сохранился)

Ноябрь 1836 г. начало использования паровозов на построенном участке дороги между Царским Селом и Павловском

Август 1837 г. начало строительства станции с вокзалом в Санкт-Петербурге

Октябрь 1837 г. завершено строительство станций в Санкт-Петербурге и Павловске

30 октября 1837 г. официальное открытие Царскосельской железной дороги

Апрель 1838 г. полный переход с конной тяги на локомотивную

1897 г. первая железнодорожная линия включена в состав Московско-Виндаво-Рыбинской магистрали

1895 – 1909 гг. сооружена Императорская Собственная ветка железной Дороги

Императорский павильон (Витебский вокзал) 1900 – 1901 арх. С.А.Бржозовский Входъ

украшенъ металлическимъ навесомъ и кронштейномъ. Обширный вестибюль, отделанный светлымъ дубомъ, съ электрическими часами и барометромъ, разделяет, вокзалъ на две половины: правую занимають помещенія для Ихъ Императорскихъ Величествъ, а левую - комнаты для свиты и служебныя.

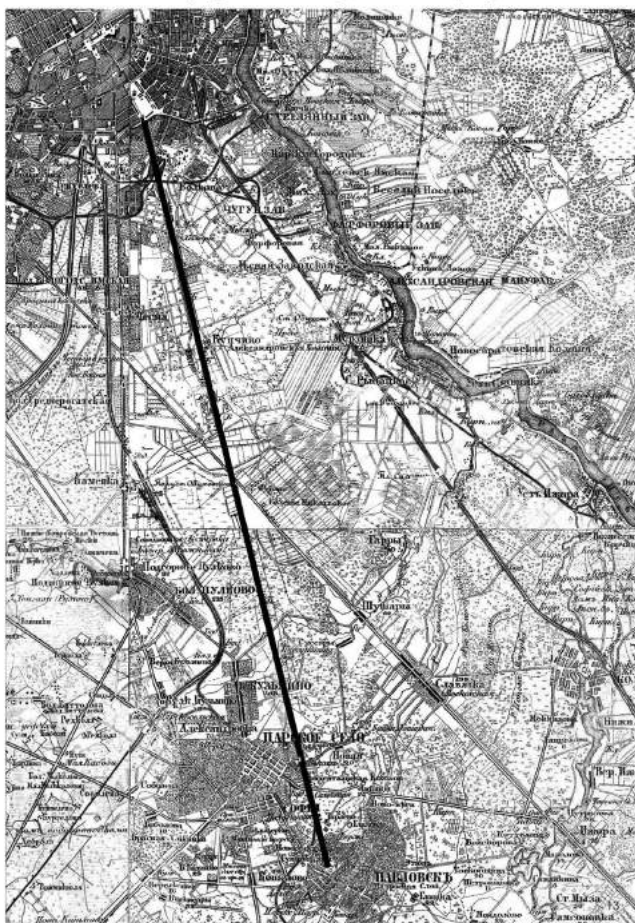
Павильон «Царский вокзал» (ныне - г. Пушкин, Академический пр, 35) 1912 В. А. Покровский. Для удобства сообщения в 1902 г. прокладывается Императорская ветка Царскосельской железной дороги через ст. Александровка. Для приема императорских поездов в с. Большое Кузьмино была построена станция Царский павильон. Первый вокзал был деревянным. В 1912 г. он сгорел. На его месте возведено новое здание. В 1918 г. станция была переименована в Павильон Урицкого. Закрыта в середине XX в. Императорский павильон сильно пострадал в годы ВОВ.

Павловск. Павловский вокзал Железная дорога превратила Павловск в близкий пригород Петербурга и способствовала большому притоку посетителей. Вместе с тем железная дорога, проложенная через участок Большой звезды, в самой непосредственной близости от Круглого зала, искажила первоначальную композицию этого района. На конечной станции по проекту А.И. Штакеншнейдера был построен так называемый Воксал – сооружение сугубо коммерческого назначения с рестораном и концертным залом [3].

Царское Село. Царскосельский вокзал Первое здание вокзала в Царском Селе было построено на границе города в 1837 г. по проекту Г. Фоссати. Оно представляло собой двухэтажное кирпичное здание с четырехугольной башней-шпирем и двумя боковыми одноэтажными деревянными крыльями. Между корпусами были предусмотрены навесы, опирающиеся на чугунные столбы и кованые фигурные кронштейны. Общая длина фасада составляла 100 м. При станции Царское село была сооружена гостиница.

Санкт-Петербург. Витебский вокзал. Первое здание вокзала было построено в 1832 г., оно было деревянным – платформа с помещением для пассажиров и служебные постройки

Военно-топографическая карта Ф.Ф.Шуберта. 1855г.



Топографическая карта окрестностей Санкт-Петербургской губернии. Верстовка 1870-1890 гг.

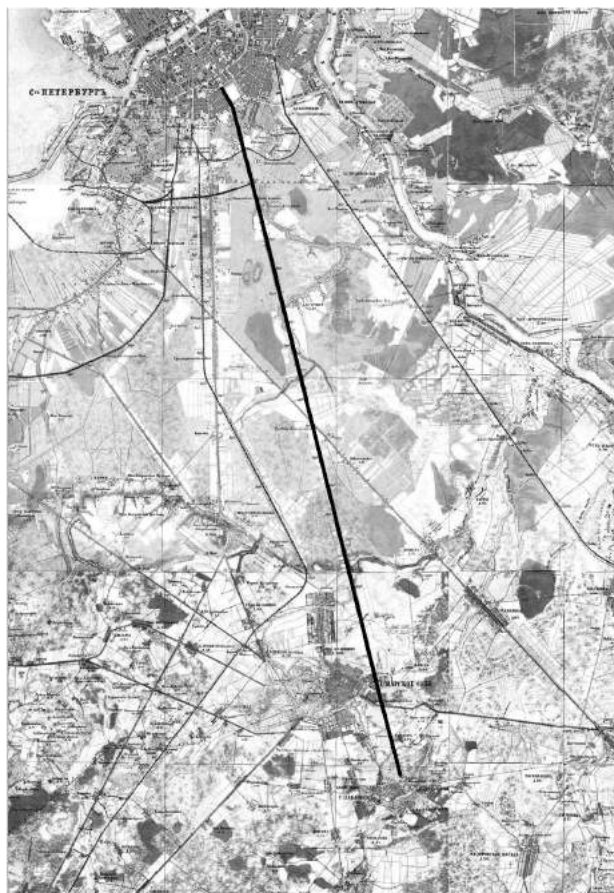


Рисунок 1 Фрагменты карт Санкт-Петербургской губернии XIX в., с отмеченной Царскосельской железной дорогой

ки. Располагалось оно на краю Семеновского плаца, примерно там, где сейчас расположена станция метрополитена «Пушкинская». В 1849-1852 гг. арх. К.А. Тон построил каменное здание вокзала, главный фасад которого выходил на Загородный пр. Перрон — «подъезд» — находился со стороны Семёновского плаца [17]. В 1900-1904 гг. возводилось новое здание Витебского вокзала по проекту С.А. Бржозовского. Художественной отделкой занимался Сима Исаакович Минаш. Крупные объёмы сгруппированы асимметрично, с учётом их функционального назначения. Внешний облик здания отражает его внутреннюю конструкцию. Здание вокзала — одна из первых общественных построек в стиле модерн.

В 2005 году, в ходе подготовки к 300-летию Царского Села вынашивалась замечательная идея, увы, не реализованная в итоге. Говорил в то время руководитель ГМЗ Царское Село И. Саутов: Есть идея восстановить, пусть для

начала не целиком, но хотя бы частично Царскосельскую железную дорогу. По ней можно будет пустить ретро-поезд для туристов, повторяющий тот, который стоит на Витебском вокзале. И предложение было, перевести на «царскосельские рельсы» детскую железную дорогу, которая сейчас действует в Озерках. Объединив два этих самостоятельных проекта, можно будет получить один, но заведомо окупаемый. Такая возможность сейчас тоже изучается.» Детскую железную дорогу запустили в 2011 году, а вот восстановление Царской, так пока и остается проектом. [18]

Предполагается, что располагавшийся в центре Павловского парка музыкальный вокзал будет воссоздан как современный мультитрансформируемый культурно-развлекательный центр, служащий для проведения отечественных и международных фестивалей, концертов, балов, конгрессов и т.д. Подобно тому, как в XIX веке знаменитые музыкальные

сезоны в г. Павловске сопровождались развитием здесь Царскосельской железной дороги — совершенно нового тогда вида транспорта, сегодня выдвинута идея построить Царскосельскую дорогу на магнитном подвесе, которая будет играть роль не только средства передвижения, но в совокупности с Павловским музеем-заповедником — некоего нового культурного и научного феномена. [19]

Потенциал зоны Царскосельской железной дороги не используется в полной мере, так как отдельные единичные памятники архитектуры не связаны в единый осмысленный комплекс и не являются составными частями единой рекреационной системы. Необходимо не только сохранение отдельных памятников, но и применение средовой и градостроительной охранных практик. Основные обобщения, по актуальности изучения и предложениям проектным:

Основная проектная цель — изучение и выявление градостроительных, архитектурных, историко-культурных, ландшафтных закономерностей и особенностей формирования зоны Царскосельской железной дороги, создание сформулированного и обоснованного проектного предложения по функциональному, планировочному, историко-культурному воссозданию территории, ее развитию и раскрытию потенциала; сегодня выдвинута идея построить Царскосельскую дорогу на магнитном подвесе, которая будет играть роль не только средства передвижения, но в совокупности с Павловским музеем-заповедником — некоего нового культурного и научного феномена.

Основная идея — развитие, а не консервация территории, при обязательном сохранении объектов культурного и исторического наследия с привнесением современной архитектуры, и потребностям, соответствующим нашему времени.

Основным предметом охраны культурного наследия является характер среды, объ-

емно-пространственный планировочный каркас, с выявленными внутренними закономерностями исторической среды, воспользовавшись изученными различными приемами интеграции современной архитектуры в сложившуюся застройку. Это позволит не просто сохранить важные культурно-исторические объекты на территории уезда, но и определить роль железнодорожного сообщения в развитии территории и формировании новых поселений вдоль пути.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Арабоглы. М. 2006 г. Три усадьбы, три судьбы – Искусство-СПб, – 320 с.
2. Вильчковский С. Н. - «Царское Село. Репринтное воспроизведение издания 1911 г.». - СПб., 1992;
3. Гусаров А. Ю. - «Павловск. От основания до наших дней». - СПб.: Паритет, 2013;
4. Домбровский Ф. В. - «Полный путеводитель по Петербургу и всем его окрестностям». - СПб.: Склад издания в книжных магазинах «Нового Времени», 1896;
5. Инсарский В.И. 1898 г. Записки Василия Антоновича Инсарского. Том 6. Части 1-2 – СПб: тип. т-ва «Общественная польза», – 125 с
6. Петров А. Н., Петрова Е. Н., Раскин А. Г., Архипов Н. И., Крашенинников А. Ф., Кремшевская Н. Д. «Памятники архитектуры пригородов Ленинграда» - Ленинград: Стройиздат. Ленинградское отделение, 1983;
7. Семенова Г. В. - «Царское Село: знакомое и незнакомое». - М.: Центр - Полиграф, 2010
8. Фролов А. И. «Санкт-Петербург от А до Я. Вокзалы». - СПб.: Издательство «Глагол», 2008
9. Януш Б. В. «Первая железная дорога в России. Петербург - Царское Село». -Транспортное строительство, 1987, №9;
10. ЦГИА СПб. Фонд № 19. Опись № 17. Дело № 1058. Листы 153-156
11. ЦГИА СПб. Фонд № 19. Опись № 17. Дело № 1058. Лист 2 об.
12. ЦГИА СПб. Фонд № 19. Опись № 17. Дело № 1058. Лист 82 об.
13. РГИА СПб. Фонд № 796. Опись № 160. Дело № 1073. Лист 5-5об.
14. РГИА СПб. Фонд № 1350. Опись № 312. Дело № 127. Лист 19.
15. Архив Института истории материальной культуры. Фонд № 21. Дело № 675. Метрика №153.
16. материалы сайта <http://korenev.org>;
17. РНБ. ПСЗРИ 2-е собр Т.ХI. 1836 г. №9009 СПб., 1830. С.225-229 http://www.nlr.ru/e-res/law_r/search.php
18. материалы с сайта <http://tsarselo.ru>
19. «РЖД-Партнер», №19 (167), октябрь 2009