

АРХИТЕКТУРА

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ, РЕСТАВРАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ



УДК 25:627.212+712.2(470.23-25)

DOI: 10.17673/Vestnik.2023.04.11

М. А. ГРАНСТРЕМ

НАЧАЛЬНЫЕ ЭТАПЫ ОСВОЕНИЯ ЮЖНОЙ БЕРЕГОВОЙ ЛИНИИ ОСТРОВА КОТЛИН

INITIAL DEVELOPMENT OF COTLIN ISLAND SOUTH SHORELINE

Рассмотрены начальные этапы освоения береговой линии острова Котлин в первой половине XVIII в. Возведение уникальной системы фортификационных и инженерных сооружений, строительство гаваней для военных и торговых судов велось по плану и под руководством Петра I. При непосредственном участии императора в период с 1704 по 1725 гг. были возведены старейшие форты, стенки первой котлинской и четырех существующих ныне гаваней, начато строительство док-канала, был организован Итальянский пруд. В ходе исследований автором были обнаружены архивные материалы, ранее не введенные в научный оборот. Статья публикуется по результатам проведения историко-культурной экспертизы по южной береговой линии острова Котлин, направленной на выявление и сохранение объектов культурного наследия – береговых стенок гаваней, фортификационных и инженерных сооружений.

The article considers the initial stages of developing the coastline of Kotlin Island in the first half of the 18th century. The construction of a unique system of fortifications and engineering structures and harbors for military and merchant ships was carried out according to the plan and under the leadership of Peter I. The oldest forts, the walls of the first Kotlin's harbors, the initial docking channel, and the Italian pond were organized with the direct participation of the emperor in the period from 1704 to 1725. In the course of research, the author discovered archival materials that had not previously been introduced into scientific circulation. The article is published based on the results of a historical and cultural expertise along the southern coastline of Kotlin Island, aimed at identifying and preserving cultural heritage objects - coastal walls of harbors, fortifications and engineering structures.

Ключевые слова: остров Котлин, Петр I, фортификационные сооружения, инженерные сооружения, гавани, искусственный ландшафт, историко-архитектурное наследие, нематериальное культурное наследие

Keywords: Kotlin Island, Peter I, fortifications, engineering structures, harbours, artificial landscape, Historical and Architectural Heritage, Intangible Cultural Heritage

Введение

Актуальность темы исследования определяется необходимостью возрождения малых исторических городов и исторических поселений. Одним из важнейших аспектов сохранения города Кронштадта, возведенного Петром I на острове Котлин, является создание модели устойчивого развития, направленной на раскрытие ландшафтной, градостроитель-

ной и объемно-пространственной идентичности города. Сохранение специфических черт города-крепости, созданного в уникальных условиях, невозможно без изучения формирования его береговой линии, фортификационных объектов, судоремонтных сооружений и сложной гидротехнической системы.

«Культура должна рассматриваться как совокупность присущих обществу или социальной группе отличительных признаков – духовных

и материальных, интеллектуальных и эмоциональных» [1], поэтому мощным ресурсом для реабилитации и возрождения исторического места является нематериальное наследие. С этим связана актуальность научно-исследовательской работы в архивных фондах, направленной на изучение текстовых и графических документов, освещающих не только строительство фортификационных сооружений, гаваней, жилых и гражданских строений, а также торговые взаимоотношения, общественно-политическое устройство и систему ценностей.

Цель исследования – выявить специфику формирования береговой линии острова Котлин на начальных этапах освоения территории, проанализировать важнейшие векторы их развития в первой трети XVIII в., с тем чтобы уточнить и скорректировать существующие границы объектов градостроительной охраны.

Методика исследования основана на изучении и анализе архивных источников и картографического материала, не введенных ранее в научный оборот; методы исследования – исторический, градостроительный, типологический и визуальный анализ, а также натурные обследования, включающие анализ эмоционального воздействия специфичной исторической среды на человека.

С древнейших времен остров Котлин в Финском заливе принадлежал России – это были земли Вотской пятинны Великого Новгорода. Территории, лежащие на пути «из варяг в греки», утраченные Россией при заключении Столбовского мирного договора 1617 г., были возвращены в ходе Северной войны. С этого времени Котлин неразрывно связан с именем Петра I.

Взятие крепостей Нотебург и Ниеншанц позволило русским войскам контролировать Неву от Ладожского озера до Финского залива. 16 мая 1703 г. император Петр I закладывает крепость Санкт-Питер-Бурх, но, поскольку идет Северная война, новый город находится под угрозой шведского флота [1]. Поэтому осенью того же года Петр находит подходящее место для постройки еще одной крепости – на острове Ретусаари (по-русски – Котлин), лежащем возле самого фарватера. Большая протяженность острова позволила выстроить не только единичные укрепления, а развернуть целую систему батарей и фортов как на воде, так и на берегу и тем самым создать оборонительный щит, прикрывающий новую столицу. Петр I лично выходил в море для осмотра островов и оценки местности, производил рекогносцировку, обследовал и промерял фарватеры.

Длина острова Котлин около 12 км, ширина – 2-4 км. Залив у берегов острова мелководен и с севера вражеским кораблям Котлин было не

обогнуть. Но проходящий вдоль острова южный корабельный фарватер представлял значительную опасность и требовал строительства специальных сооружений [2], поскольку орудия, поставленные на острове, не смогли бы своим огнем перекрыть весь фарватер и защитить новую столицу от вражеских кораблей. Поэтому в версте от южного берега Котлина, на отмели, Петр I приказывает строить форт (крепость Кроншлот) [3]. Проект первого форта принадлежит императору, возводят форт солдаты пехотных полков Ф. С. Толбухина и П. И. Островского. При постройке применялся старинный способ, разработанный при создании плотин и мостов [2]: сначала из бревен изготавливались срубы, внутреннее пространство которых заполнялось камнями. По верхним венцам укладывался настил. Первый форт был увенчан трехъярусной шатровой башней со смотровой площадкой, фонарем и флагштоком [3] (рис. 1). «К юго-западу напротив ингерманландского берега стоит значительная морская крепость Кроншлот – на песчаной отмели, для чего Петр Великий... велел посреди зимы сделать из ящиков с камнями основание и затем поставить его в таком месте, чтобы эта крепость могла ... открывать и запира́ть путь из Восточного моря в С. Петербург... Крепость постоянно обеспечена должным гарнизоном. Между крепостью и островом Ретусаари вода шириной около двух тысяч шагов, и она достаточно глубока для выходящих и входящих кораблей» [4]. На новом форте было установлено четырнадцать 6-фунтовых пушек. 7 мая 1704 г. Петр освятил новую крепость, которая получила название Кроншлот – Коронный замок.



Рис. 1. Кроншлот. Гравюра П. Пикара, начало XVIII. Источник изображения: http://www.russianprints.ru/printmakers/p/picart_pieter/kronshlot.shtml

Крепость строилась в условиях постоянной угрозы нападения, так как шведское командование всеми силами старалось не допустить закрепления русских на Котлине. Весной 1705 г. на острове началась подготовка к очередному наступлению шведов – были восстановлены Ивановская и Андреевская батареи, было построено несколько новых. В 1716–1724 г. рядом с Кроншлотом был выстроен «Новый Кроншлот», возведённый на ряжево-свайном основании. Внутри находилась гавань, где могли швартоваться корабли гребного флота. Согласно плану 1721 г., который приписывается Петру I, на самом западном мысу острова должна была располагаться береговая батарея.

7 (18) октября 1723 г. на Петром I на острове Котлин была заложена крепость, получившая название Кронштадт, и только под защитой крепостных сооружений началось строительство города. По аналогии с Амстердамом, Петр планировал перерезать весь остров четырьмя каналами, из которых Первый – А, А должен был идти по направлению нынешнего канала Петра I и продолжаться до северного берега; Второй – В, В в том же направлении, должен был пересекать восточную часть острова; Третий – С, С, перпендикулярный двум первым, западным своим концом должен был соединяться с морем (севернее нынешней Цитадельской пристани), а к востоку доходить до овра-

га, на месте которого предполагалось вырыть огромный бассейн и в нем к югу и северу устроить по три эллинга; Четвертый канал – D, D, параллельный третьему, должен был идти в 220 сажнях к северу от него и упираться западной своей оконечностью в море, а восточной во Второй канал – В, В, параллельный Первому и перпендикулярный к Третьему и Четвертому.

Из всех этих запланированных вариантов, в действительности осуществлены только следующие: южная часть Первого канала от А до А и отчасти восточная часть Третьего канала от С до С (рис. 2). В центре острова планировали соорудить бассейн с шестью доками и огромную башню-маяк, но после смерти Петра идея строительства башни-маяка была отвергнута, а доки было решено строить не в основном бассейне, а в конце канала [5]. Открытие док-канала состоялось также уже после смерти императора – 30 июля 1752 г.

Новая морская крепость включила город Кронштадт с оборонительными сооружениями Центральной крепости, гавани, крепостные стены, островные, морские и береговые форты, батареи, редуты, Толбухин маяк, подводные ряжевые и свайные преграды.

Периоды самого интенсивного строительства и модернизации гаваней и укреплений Котлина соответствовали предвоенным и военным годам. На протяжении всей войны со Швецией

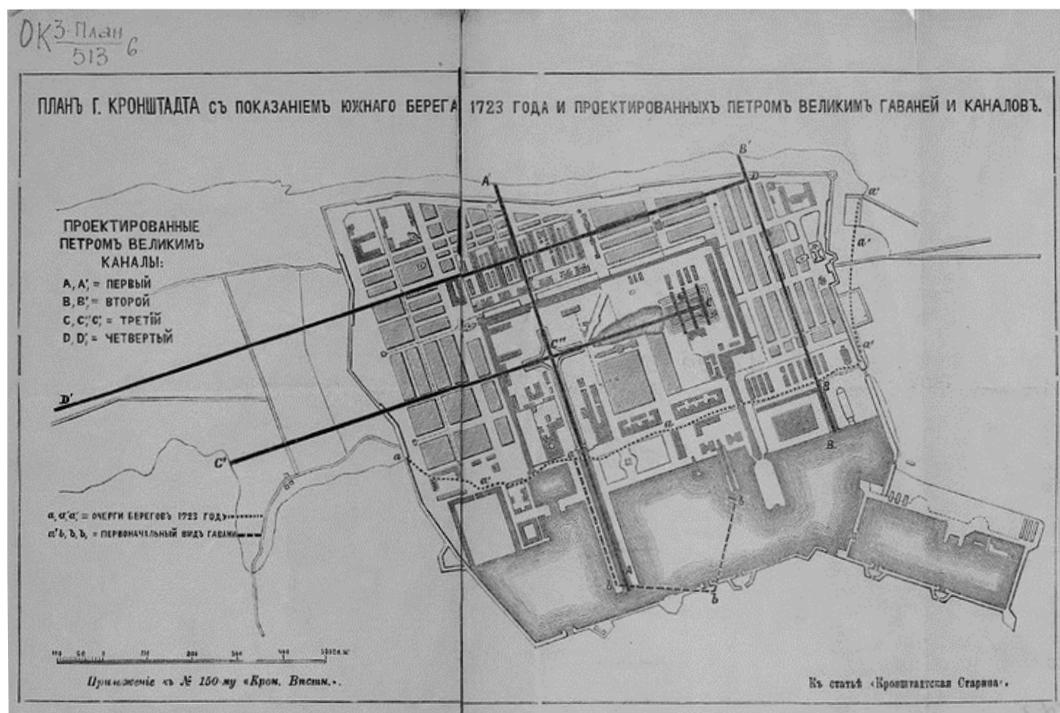


Рис. 2. План г. Кронштадта с показанием южного берега 1723 г. и проектированных Петром Великим гаваней и каналов. Источник изображения: Кронштадтский вестник. 1886. № 150

у берегов острова Котлин стояли военные корабли, охраняющие залив. Поскольку гавани еще не были возведены, осенью корабли уходили на зимовку в Петербург. Строительство первой гавани началось в ноябре 1709 г., ответственным был назначен вице-адмирал Корнелий (Корнелиус) Крюйс [6] (рис. 3). Для ограждения гавани перпендикулярно к береговой линии Крюйс стал возводить мол-пристань. В своем письме от 7 марта 1712 г. Крюйс пишет, что суда нужно «передислоцировать в новую гавань на остров Котлин», т. е., несмотря на проведение строительных работ, Котлинская гавань уже принимала суда. В 1712 г. стали строить также и первый «мокрый» док для ремонта кораблей. Док осушался ветряной машиной, а его шлюзовые ворота не затворялись, а опускались.

В 1714 г., ознаменованном Гангутской победой, окончательно вошла в строй первая гавань. Но в гавани помещалось всего 40 судов, а русский флот все увеличивался. Имелся и еще один важный недостаток – гавань располагалась слишком близко к рейду. И в 1715 г. «... Государь имел возможность и время приступить к... постройке гавани более обширной, чем первая». В исходе 1715 г. Петр I составил проект системы гаваней, существующих до наших дней. Одновременно с возведением стенок гаваней осваивалась и территория острова вдоль южной береговой линии [2]. На плане 1723 г. в непосредственной близости к гавани виден дом императора. Этот же план дает представление о первоначальном очертании южного берега острова Котлин (извилистая пунктирная линия) и о тех земляных работах, которые были проведены для создания регулярной планировки прибрежной территории (рис. 4).

Первыми жителями острова стали военные морских и сухопутных войск. Для нижних чинов строились казармы для пехотных полков и мастеровых, составляющих его гарнизон и строивших укрепления, дома для офицерского состава, необходимые хозяйственные строения, амбары, магазины. К 1710 г. на острове было выстроено уже 80 домов для военных. Все первоначальные постройки были деревянными и возводились с утвержденными образцовыми фасадами. Они повторяли традиционный тип городской избы или городских хором. В декабре 1715 г. последовал указ выслать для строительства гаваней на Котлине 31486 человек из пяти губерний. Строящиеся гавани разбили на участки, каждый участок закрепили за определенной губернией. Однако вскоре убедились, что труд присланных «рабочих людей» малопродуктивен, а потому решили строить с помощью наемной силы. Строительство шло гигантскими темпами: уже в 1716 г. вице-адми-



Рис. 3. Проектная карта постройки доков и гаваней на острове Котлин в начале XVIII в. Источник изображения: http://www.etomesto.ru/img_map.php?id=5583

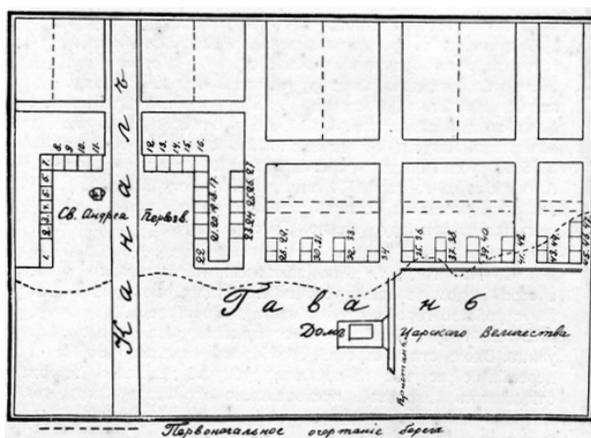


Рис. 4. План г. Кронштадта 1723 г. Источник изображения: Елагин С. И. Начало Кронштадта. Кронштадтский Вестник. 1866. № 1

рал Крюйс напишет, что «в гаванях на острове Котлин ведется строительство кораблей». Из многочисленных писем Крюйса, сохранившихся в архивах, видно, что, несмотря на еще неокончившуюся Северную войну, российские торговые корабли отправляются из Котлинских гаваней в Гельсингфорс, Або, Ревель, Венецию, Копенгаген, а на Котлин также прибывают иностранные суда [7], привозящие венецианское стекло, строительные и отделочные материалы, саженцы декоративных и плодовых культур, мебель, предметы роскоши.

Надзор за строительными работами осуществлял сенатор М. М. Самарин [2]. В феврале 1718 г. Военная гавань, кроме западной её стенки, возвышалась над водой на 5 футов. На «Плане гаваней и проектированных каналов и доков на Котлине острове 1723 года» обозначено «место первоначальной гавани», а также очертания новых проектируемых и отчасти возведенных стенок новых гаваней (рис. 5).

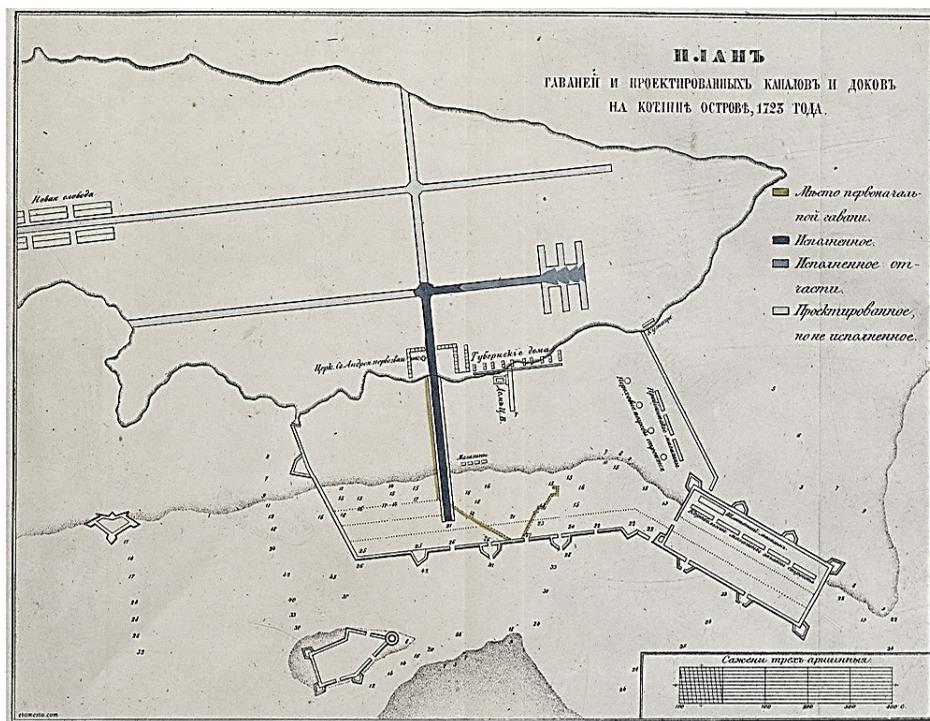


Рис. 5. План гаваней и проектированных каналов и доков на Котлине острове 1723 г. Источник изображения – РНБ

Первые упоминания о Купеческой гавани содержатся в письме А. Д. Меншикова Петру I в 1718 г. При ее строительстве использовались ящики-ряжи, из которых были возведены стенки самой первой гавани – их переносили на новое место.

Деловая переписка Петра I с капитаном-командором Эдвардом Лейном дает основание считать автором проекта гаваней острова Котлин российского императора [7]; отвечал за строительство Э. Лейн. Возведенные гавани (Военная, Средняя, Купеческая и Лесная) соответствуют плану, утвержденному Петром I в 1721 г. Формирование ландшафта южной береговой линии острова Котлин полностью находилось под контролем императора.

С 1717 по 1727 гг. по замыслу Петра I Э. Лейн устраивает в Купеческой гавани Итальянский пруд, чтобы торговые суда могли встать здесь на разгрузку. По его же приказу дома на набережной были распределены между «флагманами и морскими капитанами».

В 1720-1727 гг. архитектором Иоганн-Фридрихом Браунштейном на берегу пруда возводится дворец, позднее получивший название Итальянский (рис. 6) [8]. С конца XVIII в. зданием владел флот. В нём располагались портовая таможня и канцелярия, а в 1770-х он был реконструирован под Кадетский морской корпус (Морское инженерное училище императора

Николая I). На южном берегу пруда было построено здание голландской кухни, где готовили еду для команд торговых судов, так как на деревянных парусниках, стоявших в гавани, разводить огонь запрещалось [9].

В первой четверти XIX в. на смену деревянному строению было возведено каменное, оно заняло место восточнее деревянной голландской кухни. Между Итальянским прудом и Купеческой гаванью стояли деревянные торговые лавки Лесной биржи, с которых продавали

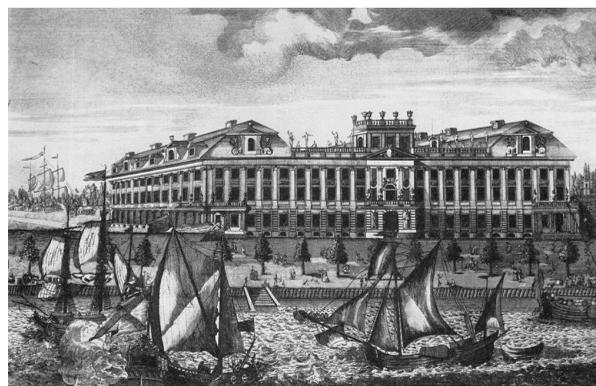
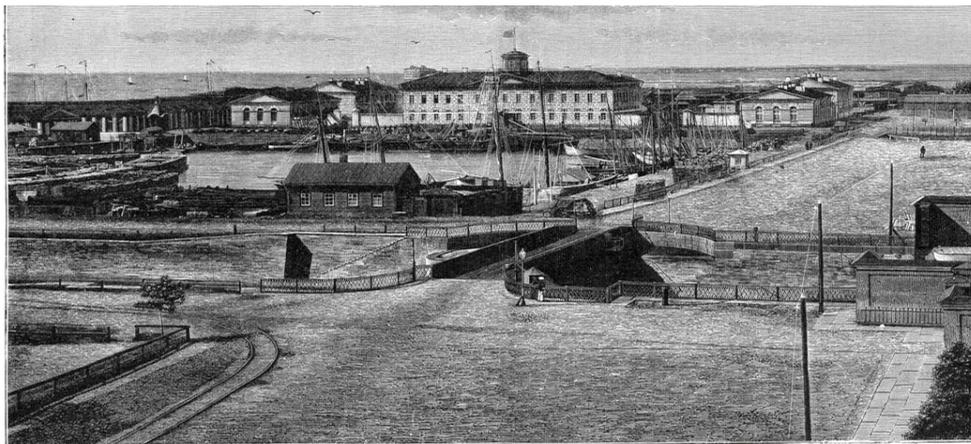


Рис. 6. Гравюра О.Эллигера 1727 года. Итальянский дворец (1720-1727, И.-Ф.Браунштейн). Источник изображения - http://photoprogulki.narod.ru/kronstadt1_3.htm

рыбу, а в 1827–1828 гг. было возведено каменное здание Рыбных рядов [9–11].

В это время происходит качественный переход от стихийного и несколько хаотичного рассредоточения объектов к регулярной ансамблевой застройке. На западном берегу Итальянского пруда в 1724–1727 гг. И.Ф. Лукини возводит комплекс таможи. Главное здание – двухэтажное, на высоких подвалах со сводами, акцентированное по центральной оси небольшой башенкой, – соединялось с пакгаузами оградой с воротными проездами (рис. 7). В непосредственной близости к таможне территория застраивается казенными зданиями, предназначенными также и для иностранных купцов.

В 1723 г. была завершена чистовая отделка Военной гавани, продолжают работы по оборудованию гаваней для приема и обслуживания военных и торговых кораблей [12].



Вид Кронштадтской таможни. По фотогр. Перла, грав. М. Рашевский

Рис. 7. Гравюра «Вид Кронштадтской таможни». Источник изображения: журнал Нива. 1885. № 33

Вывод. Остров Котлин – историческая военно-морская база Российской империи. Гавани и фортификационные сооружения сформировали неповторимый облик Кронштадта. Историко-архитектурное наследие города неотделимо от уникального культурного кода этой территории, требующего исследования, защиты и популяризации, что необходимо учитывать при разработке модели сохранения и устойчивого развития.

Памятники военно-оборонительного зодчества, в совокупности с уникальным природно-искусственным ландшафтом, системой каналов и доков – важнейший историко-культурный потенциал Кронштадта. На начальных этапах освоения прибрежных территорий южного берега Котлина, важнейшим стимулом, обусловившим строительство, было создание фортификационного пояса – форты на рже-

После смерти Петра I (28 января [8 февраля] 1725 г.) активность строительства на Котлине резко падает. Док-канал, начатый при Петре, по-прежнему строится, но уже не такими быстрыми темпами. Формирование внешней береговой линии практически останавливается. Прекращаются поддерживающие ремонтные работы фортификационных сооружений, что к началу правления Екатерины II (1762 г.) привело к разрушению стенок гаваней. При Екатерине II начался новый этап активного строительства. Благодаря расширению торговли формировалась архитектурно-планировочная структура участков, примыкающих к Купеческой гавани. В 1781 г. Императрица подписала указ о создании в Кронштадте каменной гавани [6], начались работы по углублению гаваней, построенных при Петре I.

во-свайных основаниях, стенки гаваней и береговые укрепления стали приоритетными объектами, под защитой которых возводился город-крепость Кронштадт. Объекты промышленно-складского назначения (эллинги, пакгаузы), таможня, торговые и репрезентативные здания уже в 1820-х гг. возводились с учетом строгого функционального зонирования, в непосредственной близости к гаваням.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. UNESCO Universal Declaration on Cultural // General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. 2001.
2. Розадеев Б.А., Сомина Р.А., Клещева Л.С. Кронштадт. Л.: Стройиздат, Ленинградское отделение, 1977. С. 32–33.

3. Петров Г.Ф. Кронштадт. Очерк истории города. 2-е изд., перераб. и доп. Л.: Лениздат, 1985. 333 с., ил.
4. Богданов В.И., Малова Т.И. Форт WALLFISCH как прототип петровского Кроншлота [Электронный ресурс]. URL: http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Bogdanov_Malova.pdf (дата обращения: 16.07.2023).
5. Канал имени Петра Великого с гидротехническими сооружениями в Кронштадте [Электронный ресурс]. URL: <https://anashina.com/kanal-imeni-petra-velikogo-v-kronshtadte/> (дата обращения: 16.07.2023).
6. Гранстрем М. А. Формирование природно-искусственного ландшафта вдоль южной береговой линии Кронштадта в XVIII–XIX вв. // Системные технологии. 2022. № 3 (44). С. 121–128.
7. Гранстрем М. А. Гавани Кронштадта: формирование природно-искусственного ландшафта в XVIII–XIX вв. // Современные проблемы истории и теории архитектуры: сб. материалов VII Всероссийской научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2022. С. 49–53.
8. У Петровской и Купеческой гавани. Итальянский дворец [Электронный ресурс]. URL: http://photoprogulki.narod.ru/kronstadt1_3.htm (дата обращения: 16.07.2023).
9. Гавани Кронштадта – «ворота» на Большую Землю [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--80aiqmelqc4c.xn--p1ai/press/news/gavani-kronshtadta-vorota-na-bolshuyu-zemlyu/> (дата обращения: 16.07.2023).
10. Крестьянинов В.Я. Кронштадт. СПб., 2003. 159 с.
11. Адмиралтейство. Канал им. Петра Великого с гидротехническими сооружениями [Электронный ресурс]. URL: <https://www.citywalls.ru/house19680.html> (дата обращения: 16.07.2023).
3. Petrov G.F. *Kronshtadt. Oчерk istorii goroda. 2-e izd., pererab. i dop.* [Kronstadt. Essay on the history of the city. 2nd ed., Rev. and add.]. Leningrad, Lenizdat, 1985. 333 p.
4. Bogdanov V.I., Malova T.I. *Fort WALLFISCH kak prototip petrovskogo Kronshtlota* [Fort WALLFISCH as a prototype of the Petrovsky Kronshlot]. Available at: http://www.reenactor.ru/ARH/PDF/Bogdanov_Malova.pdf (accessed 16 July 2023).
5. Peter the Great Canal with hydraulic structures in Kronstadt. Available at: <https://anashina.com/kanal-imeni-petra-velikogo-v-kronshtadte/> (accessed 16 July 2023).
6. Granstrem M.A. The formation of a natural-artificial landscape along the southern coastline of Kronstadt in the XVIII–XIX centuries. *Sistemnye tehnologii* [System Technologies], 2022, no. 3(44), pp. 121–128. (in Russian)
7. Granstrem M.A. Harbor of Kronstadt: the formation of a natural and artificial landscape in the XVIII–XIX centuries. *Sovremennye problemy istorii i teorii arhitektury: sb. materialov VII Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii* [Modern problems of history and theory of architecture: Sat. materials of the VII All-Russian Scientific and Practical Conference], St. Petersburg, 2022, pp. 49–53. (In Russian).
8. At Petrovsky and Merchant Harbor. Italian Palace. Available at: <https://xn--80aiqmelqc4c.xn--p1ai/press/news/gavani-kronshtadta-vorota-na-bolshuyu-zemlyu/> (accessed 16 July 2023).
9. Harbors of Kronstadt – “gate” to the Big Earth. Available at: <https://xn--80aiqmelqc4c.xn--p1ai/press/news/gavani-kronshtadta-vorota-na-bolshuyu-zemlyu/> (accessed 16 July 2023).
10. Krestyaninov V.Ya. *Kronshtadt* [Kronstadt]. St. Petersburg, 2003. 159 p.
11. Admiralty. Peter the Great Canal with hydraulic structures. Available at: <https://www.citywalls.ru/house19680.html> (accessed 16 July 2023).

REFERENCES

1. UNESCO Universal Declaration on Cultural. General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. 2001.
2. Rozadeev B.A., Somina R.A., Kleshcheva L.S. *Kronshtadt* [Kronstadt]. Leningrad, Stroyizdat, 1977. P. 32–33.

Об авторе:

ГРАНСТРЕМ Мария Александровна
кандидат архитектуры, доцент, заведующая кафедрой дизайна архитектурной среды Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет 190005, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. 2-ая Красноармейская, 4
E-mail: arch_project@bk.ru

GRANSTREM Maria Al.
PhD in Architecture, Associate Professor, Head of the Architectural Environment Design Chair St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering 190005, Russia, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya str., 4
E-mail: arch_project@bk.ru

Для цитирования: Гранстрем М.А. Начальные этапы освоения южной береговой линии острова Котлин // Градостроительство и архитектура. 2023. Т. 13, № 4. С. 83–89. DOI: 10.17673/Vestnik.2023.04.11.
For citation: Granstrem M.A. Initial development of Cotlin Island south shoreline. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2023, vol. 13, no. 4, pp. 83–89. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2023.04.11.