

Историко-культурные аспекты реновации исторической застройки Санкт-Петербургского торгового порта

Н.В. Воронина, М.М. Пантелеева

*Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный
университет*

Аннотация: Расположение Санкт-Петербургского торгового порта на левобережных территориях устья Невы - элемент градостроительной традиции Петербурга. Здесь сохранилась планировочная структура, система уникальных инженерных сооружений, включая Морской канал, ковши. Застройка, созданная по проектам известных архитекторов прошлого периода, обладает высокой историко-культурной ценностью. В процессах реновации исторической архитектуры не обходится без противоречий с современными тенденциями функционального развития порта, особенно в прибрежных зонах, где происходят основные погрузочно-разгрузочные процессы.

Ключевые слова: индустриальный комплекс, направления реновации, история промышленной архитектуры, сохранение исторической архитектурной и градостроительной среды, архитектурная форма, реконструкция, реновация.

Необходимость строительства Морского канала в Санкт-Петербурге для портовых функций возникла ещё при Петре 1. Он собирался провести канал от Невы по южному берегу Финского залива и напротив Ораниенбаума вывести его на морскую глубину. Между Стрельной и Екатерингофом приступили к работам, но после смерти царя работы остановились. До 1730 г. главным портовым местом города являлась территория, прилегающая к Троицкой площади. Указом Сената от 30 июня 1730 г. купцам и портовой таможене предписывалось переместиться в здания на Васильевском острове. С этого времени причалы Петербургского порта располагались вдоль берега Малой Невы до Стрелки. В различных местах Невы были разбросаны буяны — склады для ввозимых и вывозимых заграничных товаров — Масляный, Пеньковый, Сальный, Сельдяной [1].

Замыслы устройства нового торгового порта в Петербурге продолжали развиваться и сводились к трём группам: организация порта вне Петербурга (в Кронштадте, Ораниенбауме или Сестрорецке); в самом Петербурге - на правой стороне Невы и на нынешнем месте. «...Тщательные почти годовые

исследования... удостоверили, что превосходный Торговый порт с принадлежностями, может быть устроен на отмелях корабельного фарватера на левой стороне устья Невы, близ Канонерского острова...» [2]. В числе прочих выделялся проект Н.И.Путилова. 27 марта 1870 г. было Высочайше утверждено Положение о железной дороге Путиловского товарищества. «...для соединения имеющих быть устроенными тем же товариществом пристаней... а также соединительных ветвей к железным дорогам...», а 21 мая 1871 г. принят Устав Общества товарных складов [2].

При Министерстве путей сообщения 20 января 1872 г. был учрежден особый Временный комитет по устройству Петербургского порта под начальством известного строителя Николаевского моста С.В. Кербедза. Комитет выработал во всех подробностях проект Петербургского порта. Его основой стало устройство «... корабельного канала глубиною до 20 футов для безостановочного хода между Кронштадтом и Невею судов, сидящих до 18,5 футов; ...направить этот канал по Екатерингофскому фарватеру и между Канонерским островом с одной стороны и Вольным и Гутуевским островами с другой стороны; ...устроить на этих островах и в связи с новыми каналами гавани и склады ...» [3]. В 1874–1885 гг. Морской канал был построен и торжественно открыт, началось освоение прилегающих к нему территорий. К 1912 г. Петербургский порт состоял из следующих частей: системы дамб - Северной, Южной, Раздельной, Кривой, дамбы Лесных складов, дамбы железнодорожной ветки на Морскую пристань; системы гаваней и набережных - Гутуевского бассейна, Таможенной набережной вдоль левого берега Невы, деревянной эстакады в продолжение каменной набережной, расположенной вдоль южной стенки Морского канала, Хлебной-Лесной, Угольной гаваней, Морской пристани. Район порта составили острова Канонерский, Гутуевский, а также Резвый, Вольный, Гладкий (три последних сейчас в составе Гутуевского), а также все ранее описанные дамбы. В период

1885–1914 гг. были построены здания таможенного управления, склады, элеваторы, холодильники, пакгаузы, и другие постройки. Ветка существующей железной дороги продлилась до Морской пристани [4]. Ряд сохранившихся портовых построек включён в список объектов культурного наследия. Это склады купцов Елисеевых, здание портовой таможни, водонапорная башня, пожарное депо, служебное здание, электростанция, склады, расположенные как в прибрежных, так и в материковых зонах [5].

Пространство Морского канала по берегам и дамбе от Гутуевского до Барочного бассейна с левой стороны являлось одной из самых оживлённых частей Санкт-Петербургского порта. Получали участки здесь побеждали фирмы, предлагавшие наиболее функциональное их использование. Здесь, на протяжении 255 саж. к югу от Гутуевского бассейна тянулась гранитная набережная, к которой могли одновременно приставать 5-6 пароходов. На Мраморной площадке Южной дамбы Морского канала к 1905 г. располагались деревянный амбар Торгового дома «Книп и Вернер», три жилых дома со службами, значительный по размерам кирпичный амбар. Большая часть территории была предоставлена во временное пользование Таможни, складировавшей здесь бочки с гарпиусом, мрамор и гранит, поэтому площадка получила название Мраморной [6]. Вдоль набережной Морского канала проходили рельсовые пути Николаевской железной дороги. 10 апреля 1912 г. (согласно плану от 7 сентября 1911 г.) здесь был произведён фактический отвод участка в долгосрочное арендное пользование акционерного общества транспортирования кладей и товарных складов с выдачей ссуд «Гергард и Гей» под устройство амбаров и складов с холодильниками [6].

Склад-холодильник общества «Гергард и Гей», амбар, машинное отделение с конторой, хозяйственные постройки были возведены вчерне к началу 1913 г., полностью закончены летом того же года по проектным

чертежам, разработанным известной инженерной конторой «Майар и К» (Цюрих). Р.Майар известен как автор многих зданий в Швейцарии, Франции, Испании, Италии, построенных на основе железобетонного конструктивного каркаса. Отличительной особенностью творчества Майара, стало применение особого типа «грибовидных» несущих колонн. Именно такие склады, сохранившиеся до настоящего времени с поздними перестройками, были возведены на набережной Морского канала в Петербурге. 16 февраля 1913 г. на участке случился пожар, горел основной склад-холодильник. Комиссия предписала обществу «Гергард и Гей» исправить повреждения. 2 сентября 1913 г. выходит письмо «О разрешении укрепления торцевой стены склада путём заделки бетоном 10-ти имеющихся окон, затем, при продолжении здания, стена будет ещё более укреплена смежной с нею постройкой». [6].

Расположенное во второй линии от набережной машинное отделение с конторой, при пожаре не пострадало, но нуждается в реставрации. Выразительная постройка в характере «кирпичного стиля», расположенная на портовом проезде, состоит из 1-этажного машинного отделения и 4-х этажной конторской части [6]. Кирпичное узорочье расположено в завершении здания, по углам и в оформлении оконных проёмов [7]. Одноэтажная часть имеет два крупных окна арочного очертания с обрамлением, в нижней части - декоративные панели из кирпича. Завершение главных фасадов состоит из карниза с аттиком в центре и пилястр [8]. Машинный зал перекрыт системой металлических ферм. Слева к зданию был пристроен амбар, перестроенный в советское время. Главный склад-холодильник на набережной, горевший в 1913 г., перестроен меньше. Это доминирующее на участке «Гергард и Гей» сооружение не было в своё время включено в список объектов культурного наследия, возможно, по причине отсутствия вновь выявленных архивных сведений авторства Р.Майара. К его постройкам ошибочно были причислены два 3-х этажных амбара,

возведённые рядом в 1915 – 1916 гг., фирмой «Христиан и Нильсен» для Северного Пароходного общества. Склады имеют железобетонный несущий каркас с кирпичным заполнением, выраженный на фасадах, торцевые фасады завершены щипцами [6]. От проектных чертежей здания отличаются формой оконных проёмов с ранее лучковыми перемычками. В советский период в пределах несущего каркаса стен была разобрана значительная часть кирпичных заполнений, большинство из них заменено на сплошное остекление, часть на кладку. Со стороны Морского канала в прибрежный амбар встроились массивные ступенчатые рампы [9].

Назначение Мраморной площадки продолжил возведённый рядом, на месте раннего кирпичного амбара, железобетонный холодильник-склад. Он был построен в формах конструктивизма по проекту А.А.Оля в период со 2 июня 1925 г. по 4 октября 1926 гг. Его композиция основана на контрасте протяжённого параллелепипеда и вертикали лестничной клетки. Внешний облик здания лишён декора, отличая его от других построек автора [6].

В процессах реновации исторической архитектуры не обходится без противоречий с современными тенденциями развития порта, особенно в прибрежных зонах с основными погрузочно-разгрузочные процессы [10]. Конструктивные решения и планировочные характеристики складов полностью зависели от технических схем и механизмов прошлого, что затрудняет их приспособление к современным методам и технологиям. Порту для принятия контейнерных грузов необходимы свободные причальные пространства, и исторические здания вдоль Морского канала большей частью пустуют и ветшают [6]. Помимо реновации уникальных зданий, необходима также охрана планировочной структуры, инженерных сооружений канала и ковшей. Разрабатывать пути развития нужно с учётом исторического каркаса, поскольку деятельность здесь Санкт-Петербургского торгового порта - элемент градостроительной традиции Петербурга.

Литература

1. Штиглиц, М.С. Промышленная архитектура Петербурга в сфере «индустриальной археологии». СПб.: «Белое и Чёрное», 2003. 221 с.
2. Сооружение в С.Петербурге торгового порта, на левом берегу устья Невы, у Канонерского острова и соседней местности. СПб, 1864. 7 с.
3. Описание С.-Петербургского порта. СПб.: «Н.Л. Ныркин», 1912. 90 с.
4. ЦГИА СПб. Фонд 1482, опись 1, дело 176. 59 с.
5. ЦГИА СПб. Фонд 1706, опись 1, дело 641. 108 с.
6. Воронина Н.В. Торговый порт северной столицы: взгляд через призму истории // Ардис. 2009. №1. СПб. С. 69-71.
7. Здор Н.С. Концепции «симбиоза» архитектуры, объектов дизайна и монументально-декоративного искусства в интерьерах общественных зданий в контексте реновации промышленных зданий // Инженерный вестник Дона. 2025. №2. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_28N1y25_zdor.pdf_5b865beee3.pdf.
8. Granstrem M., Zolotareva M., Slavina T. High-rise construction in historical cities through the example of Saint Petersburg, E3S web of conferences 33, 2018.010281. URL: e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2018/08/e3sconf_hrc2018_01028.pdf.
9. Абрамян С.Г. Реконструкция зданий и сооружений: основные проблемы и направления. Часть 1// Инженерный вестник Дона. 2015. №4. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_188_Abramyan.pdf_abbad35813.pdf.
10. Stratton Michael. Industrial Buildings Conservation and Regeneration. London: E&FN SPON, 2001. 223 p.

References

1. Shtiglits, M.S. Promyshlennaya arkhitektura Peterburga v sfere «industrial'noy arkheologii» [Industrial architecture of St. Petersburg in the field of "industrial archeology"]. SPb: «Beloje i Chërnoje», 2003. 221 p.



2. Sooruzheniye v S.Peterburge torgovogo porta, na levom beregu ust'ya Nevy, u Kanonerskogo ostrova i sosedney mestnosti [Construction of a commercial port in St. Petersburg, on the left bank of the Neva estuary, near Kanonerskiy Island and the neighboring area]. SPb.: 1864. 7 p.

3. Opisanie S.-Peterburgskogo porta [Description of the St. Petersburg port]. SPb.: «N.L.Nyrkina», 1912. 90 p.

4. TSGIA SPb. Fond 1482, opis' 1, delo 176. 59 p.

5. TSGIA SPb. Fond 1482, opis' 1, delo 176. 108 p.

6. Voronina N.V. Ardis, 2009, №1, SPb. pp. 69-71.

7. Zdor N.S. Inzhenernyj vestnik Dona. 2025. №2. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_28N1y25_zdor.pdf_5b865beee3.pdf.

8. Granstrem M., Zolotareva M., Slavina T. High-rise construction in historical cities through the example of Saint Petersburg, E3S web of conferences 33, 2018.010281. URL: e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2018/08/e3sconf_hrc2018_01028.pdf.

9. Abramyan S.G. Inzhenernyj vestnik Dona. 2015. №4. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_188_Abramyan.pdf_abbad35813.pdf.

10. Stratton Michael. Industrial Buildings Conservation and Regeneration. London: E&FN SPON, 2001. 223 p.

Дата поступления: 11.04.25

Дата публикации: 25.05.25