

Перепрофилирование исторических объектов транспортной инфраструктуры XVIII-XIX вв.

Н.В. Воронина, М.М. Пантелеева

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

Аннотация: На протяжении тысячелетней истории развития возникали, исчезали или возрождались вновь различные виды транспортных сооружений. Множество объектов промышленной и транспортной инфраструктуры потеряли свои актуальные функции, однако имеют историческую ценность. Исторические здания конюшен, каретных сараев, ямских станций, трамвайных, железнодорожных депо нуждаются в реновации, перепрофилировании под новые актуальные функции. Каждый из этих объектов имеет свои конструктивные и планировочные особенности, что и может стать определяющими факторами при выборе нового назначения.

Ключевые слова: архитектура транспортных сооружений, объекты транспортной инфраструктуры, конюшни, каретные сараи, ямские почтовые станции, перепрофилирование, функциональная структура, функционализм, архитектурная форма, реконструкция, реновация.

В настоящее время историческое наследие больших городов выражается не только в архитектуре парадных дворцовых ансамблей, культовых построек, площадей и музеев, но и в индустриальном зодчестве. Объекты промышленного наследия являются важной частью развития истории человечества, а также наглядным пособием эволюции технических возможностей в ходе исторических событий [1]. Архитектура транспортных сооружений всегда рассматривается в общем контексте развития архитектуры, во временных рамках, стилевых и в контексте развития технического прогресса.

На протяжении тысячелетней истории развития возникали, исчезали или возрождались вновь различные виды транспортных сооружений. Множество объектов промышленной и транспортной инфраструктуры потеряли свои актуальные функции, однако имеют историческую ценность. Необходимо рассмотреть возможность их перепрофилирования с учетом характерных особенностей. Рефункционализация индустриальных зданий и сооружений под иные функции не является новым феноменом. В прошлом конструктивно

надежные здания приспособлялись для соответствия новым нуждам и требованиям. Эти изменения проводились в прагматичных целях. Основной подоплёкой являлась финансовая и функциональная выгода [2].

Адаптация промышленной архитектуры заключается в проработке внутренних пространств за счет использования различных конструкций, что приводит к унификации архитектурной оболочки здания [3]. В настоящее время с функциональной точки зрения реализуются три принципиально разных направления преобразования промышленных территорий [4]: сохранение промышленной функции; частичная или полная рефункционализация.

Можно выявить типологию таких зданий, опираясь на вид транспорта. Первый тип - городской: с конца 18 века это гужевой, далее – электрический. К объектам инфраструктуры городского транспорта можно отнести: конюшни, каретные сараи, ямские почтовые станции. Железнодорожному виду характерны сооружения вокзалов и станций, а также локомотивных депо круглого, веерного и прямого типа. Водному виду транспорта присущи вокзалы и пристани, а в воздушном виде можно выделить такие объекты, как ангары для гидросамолетов и здания аэровокзалов.

Рассмотрим подробнее объекты инфраструктуры городского транспорта, чтобы определить их тип планировочной структуры и возможности перепрофилирования.

Историческая архитектура конюшен несет большой потенциал для развития города: конные сооружения обладают замечательными архитектурными характеристиками и по прежнему являются важной исторической частью города. Они открывают новые возможности для переосмысления и обновления бывших конных мест [5]. Исторически конюшни были частью дворцовых, усадебных комплексов.

В качестве примера рассмотрим Главные императорские конюшни (конюшенное ведомство) на набережной реки Мойки в Санкт-Петербурге.

Постройка 1720 года является объектом культурного наследия, находится на реставрации. Так же известны дворцовые конюшни в Петергофе. Они занимают целый квартал, построены в 1846 году на месте старого конюшенного двора. Комплекс использовался как госпиталь, школа военных мотоциклистов и санаторий. В настоящее время не функционирует и реставрируется. В плохом состоянии находятся здания конюшен в Стрельне – в составе Орловского парка и Знаменского усадебного комплекса. Оба здания имеют историческую ценность, нуждаются в реставрации, реконструкции, потому как сильно разрушаются.

В целом, здания конюшен имеют ячеистую структуру с большим конным двором и большепролетным крытым объемом, с цилиндрическими сводами. Для этих объектов характерны широкие и высокие проемы, возможно наличие галерей. Из-за принадлежности к дворцовым и усадебным комплексам, характерен исторический облик и богатая пластика фасадов. Возможно перепрофилирование под общественные функции многофункциональных комплексов, в составе которых есть зрелищная функция, деловая, торговая, общественного питания, музеефикация ключевых узнаваемых объектов.

Следующий тип зданий городской транспортной инфраструктуры – ямские почтовые станции, располагавшиеся на основных трактах. Архитектурно оформленные почтовые станции были построены только в начале XIX века [6]. На важнейшей дороге Петербург-Москва, соединявшей две столицы империи, в 1809–1810 годах были сооружены 25 станций. В 1830–1840-е годы, неоготические по стилю станции появились на дороге Петербург-Киев и Варшавском шоссе, а на Ярославском тракте типовые станции того же времени были выполнены в манере позднего классицизма [6]. В качестве примера можно рассмотреть ямские станции, располагающиеся на дороге Санкт-Петербург-Нарва и построенные по типовому проекту Луиджи Руска. Их было 7, однако не все из них находятся

в хорошем состоянии. Станция в с. Кипень не используется, однако рядом построен комплекс общественного питания. В поселке Выра располагается домик станционного смотрителя – почтовая станция, реконструированная под музей. Он пользуется большой популярностью. Особенности планировочной структуры такого типа объектов – объем в плане имеет П-образную форму, которая образует большой внутренний двор. Основной центральный корпус имеет ячеистую, часто симметричную структуру.

В эпоху конного транспорта каретные сараи представляли собой обособленные сооружения, расположенные на территории частных подворий. Из названия следует, что использовались они в качестве крытых стоянок для экипажей, карет и повозок [7].

В качестве примера можно рассмотреть каретники, которые не используются и не реконструированы: в Москве в составе усадьбы Грачевка, в Ленинградской области, в составе усадьбы Надбелье, в Петергофе в составе почтовой станции, а также на набережной реки Фонтанки в Санкт-Петербурге – пример дворового каретника. В Выборге есть пример реконструированного каретного сарая под функцию общественного питания.

В связи со стремительно развивающейся транспортной сферой и логистикой, появляются новые, более современные виды транспорта и совершенствуются объекты инфраструктуры [8]. Происходит перенос транспортных узлов из центральных районов, а не используемые здания инфраструктуры имеют историческую ценность и нуждаются в сохранении. Один из путей – новое использование и реконструкция. В итоге реновированные здания становятся культурными и социальными центрами, которые сохраняют уникальный характер пространства и передают его ценность следующим поколениям [9]. Неиспользуемые исторические объекты транспортной инфраструктуры нуждаются в сохранении и новом использовании. Конструктивная и планировочная структура промышленных зданий напрямую влияет на вариативность перепрофилирования объектов

[10,11]. Для работы с историческими объектами транспортной инфраструктуры необходимо выявить типологический ряд зданий транспортной инфраструктуры, выбрать актуальные объекты для перепрофилирования, изучить основные факторы, влияющие на прогнозирование вариантов рефункционализации промышленных зданий, имеющих историко-культурную ценность, разработать универсальные схемы функционального зонирования для перепрофилирования объектов.

Литература

1. Гвоздецкий В.Л. Индустриальное развитие Российской Империи (1861–1917 гг.). URL: portal-slovo.ru/impressionism/36299.pdf.
2. Чадович А.А. Сохранение или снос? Компромисс! URL: marhi.ru/AMIT/2013/1kvart13/chadovich/chadovich.pdf.
3. Шеин В.В. Направления трансформации реконструируемых промышленных зданий на примере объектов Южного федерального округа // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2018. № 9. С.62-66.
4. Цитман Т.О., Богатырева А.В. Реновация промышленной территории в структуре городской среды // Инженерно-строительный вестник Прикаспия: научно-технический журнал. Астраханский инженерно-строительный институт. Астрахань: ГАОУ АО ВПО «АИСИ», 2015. №4 (14). С.29-35.
5. Гареева В. Архитектура для лошадей в пространстве города // Deziign, 2022-2025. URL: deziign.ru/project/24d090dce91146acbf26718ac1cf97b7
6. Седов В.В. Архитектура на большой дороге // Проект Россия. 2020. №19. С.41-48.
7. Зименкова Л.Д. Архитектура каретных Сараев в купеческих усадьбах Балакова конца XIX – начала XX в // Вестник СГТУ. Строительство и архитектура. 2013. №1. С.212-215.
8. Granstrem M., Zolotareva M., Slavina T. High-rise construction in historical cities through the example of Saint Petersburg, E3S web of conferences

2018.Vol.33.P.010281.

URL:

e3s-

conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2018/08/e3sconf_hrc2018_01028.pdf.

9. 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.

10. Mlecnik Erwin. Innovation Development for Highly Energy-efficient Housing: Opportunities and Challenges Related to the Adoption of Passive Houses. IOS Press, 2013.P.415.

11. 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.

References

1. Gvozdetskiy V.L. Industrial'noye razvitiye Rossiyskoy Imperii (1861–1917 gg.) [Industrial development of the Russian Empire (1861-1917)]. URL: portal-slovo.ru/impressionism/36299. pdf.

2. Chadovich A.A. Sokhraneniye ili snos? Kompromiss! [Preservation or demolition? Compromise!]. URL: marhi.ru/AMIT/2013/1kvart13/chadovich/chadovich.pdf.

3. Shein V.V. Vestnik BGTU im. V.G. Shukhova. 2018. № 9. pp.62-66.

4. Tsitman T.O., Bogatyreva A.V. Inzhenerno-stroitel'nyy vestnik Prikaspiya: nauchno-tekhnicheskiy zhurnal. Astrakhanskiy inzhenerno-stroitel'nyy institut. Astrakhan': GAOU AO VPO «AISI», 2015.№4(14). pp.29-35.

5. Gareyeva V. Arkhitektura dlya loshadey v prostranstve goroda [Architecture for horses in the city space]. Deziiign, 2022-2025. URL: deziign.ru/project/24d090dce91146acbf26718ac1cf97b7.

6. Sedov V.V. Proyekt Rossiya. 2020. №19. pp.41-48.



7. Zimenkova L.D. Vestnik SGTU. Stroitel'stvo i arkhitektura. 2013. №1. pp.212-215.
8. Granstrem M., Zolotareva M., Slavina T. High-rise construction in historical cities through the example of Saint Petersburg, E3S web of conferences 2018.Vol.33.P.010281.
9. Zdor N.S. Inzhenernyj vestnik Dona. 2025. №2. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_28N1y25_zdor.pdf_5b865beee3.pdf.
10. Mlecnik Erwin. Innovation Development for Highly Energy-efficient Housing: Opportunities and Challenges Related to the Adoption of Passive Houses. IOS Press, 2013.P. 415.
11. Abramyan S.G. Inzhenernyj vestnik Dona. 2015. №4. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_188_Abramyan.pdf_abbad35813.pdf.

Дата поступления: 11.04.25

Дата публикации: 25.05.25