

DOI: 10.34031/2071-7318-2021-6-4-66-74

*\*Золотарева М.В., Гранстрем М.А., Никитин Ю.А.**Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет**\*E-mail: goldmile@yandex.ru*

## К БИОГРАФИИ ГРАЖДАНСКОГО ИНЖЕНЕРА П.О. САЛЬМАНОВИЧА

**Аннотация.** *Петр Онуфриевич Сальманович – закончил Училище гражданских инженеров в Санкт-Петербурге. В это время выпускники этого учебного заведения трудились во всех областях, относящихся к различным видам строительной деятельности. П.О. Сальманович является ярким представителем плеяды выпускников училища гражданских инженеров. Он внес значительный вклад в историю архитектуры и инженерного искусства, связанную с процессом развития железнодорожной отрасли во второй половине XIX в., на основе внедрения передовых технологий и инженерных решений. Наряду с практикой П.О. Сальманович вел активную преподавательскую деятельность в различных высших учебных заведениях по подготовке специалистов архитектурной и инженерной специальностей. Не будет преувеличением сказать, что П.О. Сальманович стоял у истоков развития российской инженерно-строительной науки, подъем которой пришлось на вторую половину XIX века. Поражает его научное наследие – учебники и лекционные курсы по актуальным вопросам теории и практики строительной деятельности. Еще одним направлением деятельности П.О. Сальмановича являлась общественная деятельность, связанная с вопросами совершенствования строительного законодательства, действующих норм и правил в области проектирования и строительства зданий и сооружений.*

*До настоящего времени творческое наследие П.О. Сальмановича является недостаточно изученным и не получило должной оценки. Данная статья позволяет яснее представить индивидуальность, сферу научных и практических интересов этого талантливого архитектора, инженера, преподавателя, пропагандиста всего передового в области строительной практики, и городского благоустройства,*

**Ключевые слова:** *история русской архитектуры, железнодорожное строительство, теория и практика строительной деятельности, архитектурные школы.*

**Введение.** Творческая биография П.О. Сальмановича свидетельствует о его значительном вкладе в развитие теоретической инженерной мысли и практической деятельности в сфере строительства и архитектуры второй половины XIX в.

Актуальность исследования связана непосредственно с характером практической и теоретической деятельностью П. О. Сальмановича. Это дает возможность через призму архитектурно-строительной практики и научного метода одного человека посмотреть на историю архитектуры, инженерного искусства, развитие российской архитектурной школы, формирование строительного законодательства во второй половины XIX в.

С другой стороны, данное исследование является попыткой, хоть и кратко (в масштабах данной статьи) восстановить сведения о работах инженера-архитектора П.О. Сальмановича, поскольку специальных архитектурно-исторических исследований до настоящего времени проведено не было.

**Материалы и методы.** Методика исследования основана на комплексном подходе, включающем обобщение архивных, иконографических источников, изучение библиографических историко-архитектурных и градостроительных

материалов по изучаемой теме, выполнение натурных обследований. Таким образом, данная методика демонстрирует элементы аналитико-теоретического и системно-структурного анализа.

Кроме этого, изучение творческого наследия П.О. Сальмановича дает возможность через архитектурно-историческое осмысление проблематики, практической деятельности и теоретической мысли представить общую картину истории русской архитектуры второй половины XIX в.

**Основная часть.** П.О. Сальманович родился в 1833 г., получил домашнее образование и в 1848 г. поступил в Строительное Училище. В 1853 г. он окончил обучение, с присвоением звания архитекторского помощника. Его имя как лучшего выпускника было занесено на мраморную доску [1].

Сразу после окончания училища Сальманович поступил на работу в созданное годом ранее Управление СПб-Варшавской железной дороги. Он начал свою служебную деятельность делопроизводителем работ при постройке первого станционного здания, работая под началом главного архитектора дороги К.А. Скаржинского (автора первого вокзала). Первоначально железнодорожный путь был проложен до царской резиденции в Гатчине.

СПб-Варшавская железная дорога имела большое экономическое значение. Она должна была соседить центральные районы Российской Империи с европейскими странами. Поэтому строили ее достаточно быстрыми темпами. Если в 1851 г. было открыто движение на СПб-Московском участке, то к 1856 г. эта дорога практически дошла от Варшавы до австрийской границы.

Тогда же стало понятно, что здание первого вокзала, построенное по проекту К.А.Скаржинского, перестало удовлетворять, как современным требованиям железнодорожного хозяйства и подвижного состава, так и все возрастающему потоку пассажиров этого направления. Новое здание должно было решить технические и функциональные задачи, в соответствии с европейскими аналогами железнодорожных вокзалов. Первоначально даже было предложено перейти на европейскую калию железнодорожного полотна. Однако это решение было отклонено П. П. Мельниковым, будущим министром путей сообщения, а в то время, инспектором и членом Комитета железных дорог [2].

Итоги Крымской войны отразились на дальнейших мероприятиях железнодорожного строительства, которые стало невозможно финансировать из казны. Поэтому император Александр II одобрил продажу права на завершение строительства железной дороги и реконструкцию вокзала созданному специально для этого Главному Обществу Российских железных дорог под управлением директора Пауре. А в 1857 г. П.О.

Салмонович был назначен на должность архитектора при этом Обществе [3].

Для решения технических задач к проекту был привлечены инженеры русский А. С. Мерецкой и француз Ю. Фляш. Вокзал представлял собой сложное инженерное сооружение по техническому и конструктивному решению. Путевое хозяйство, включало в себя пять поворотных кругов, располагалось в непосредственной близости к платформам. Пять платформ могли одновременно обслуживать десять поездов, как пригородного направления, так и дальнего следования. Пространство дебаркадера было перекрыто треугольными фермами, поддерживающими остекленную крышу. Под остекленным дебаркадером находилось три платформы. Инженерным задачам было подчинено и архитектурное решение здания вокзала. Сооружение состояло из трех корпусов, соединенных между собой (рис. 1)

При проектировании главного корпуса, выходящего на Обводный канал кроме архитектурной, была решена и градостроительная задача. Он замыкал собой Измайловский проспект, а его башня стала визуальной доминантой, прилегающей территории. Два перпендикулярные к главному, административному зданию корпуса обслуживали пассажиров, прибывающих на вокзал и отправляющихся в путь, они были разделены платформами. Поскольку не было еще нормативов по составу и площадям помещений, обслуживающих пассажиров (они будут выпущены только в конце XIX в.), набор помещений вокзала был минимальным [4].

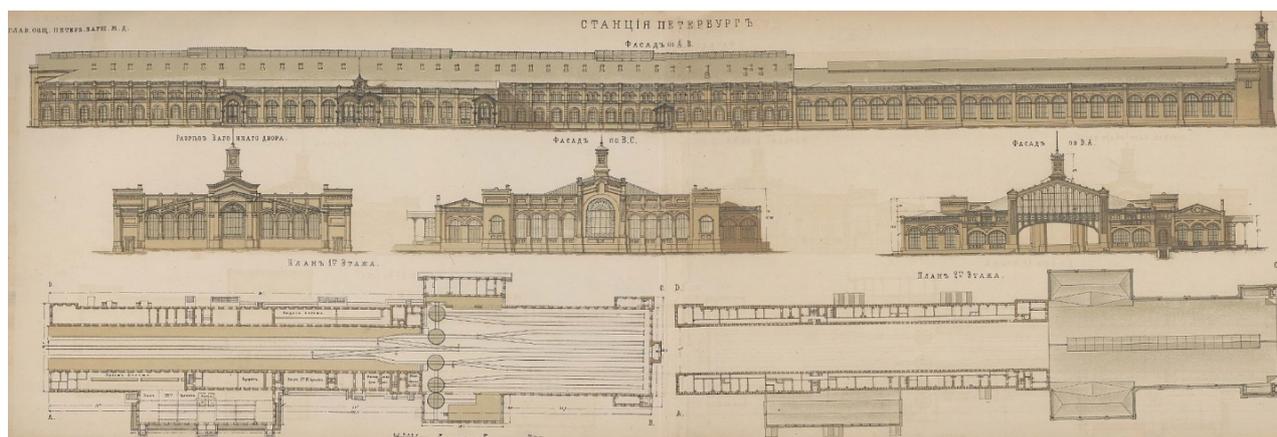


Рис. 1 Пассажирское здание СПб-Варшавской железной дороги в Санкт-Петербурге  
[Источник: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Варшавский\\_вокзал\\_\(Санкт-Петербург\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Варшавский_вокзал_(Санкт-Петербург))]

Архитектурное решение главного фасада достаточно оригинально и не имеет аналогов ни в каком стилистическом направлении. Строго симметричное центральное здание вокзала по силуэту могло напоминать ранее построенный К.А.

Тоном здание Николаевского вокзала [5]. Небольшая башня с часами венчала центральную часть сооружения. Некоторую легкость зданию придавали большие арочные окна и центральный витраж (рис. 2).



Рис. 2. Пассажирское здание СПб-Варшавской железной дороги в Санкт-Петербурге. Вид с Вознесенского проспекта. [Источник: <https://pastvu.com/p/503866>]

В структуре вокзального комплекса по проекту П.О. Сальмоновича были построены пакгауз на товарной станции, жилые дома для служащих (наб. Обводного канала, 118), каменные бани [6]. Также 1874 г. была запроектирована сборная паровозная мастерская, которая должна была быть оснащена несгораемой крышей. Однако проект не получил одобрения, скорее всего вследствие экономических соображений. Тем более ценным является материал, опубликованный в журнале «Зодчий», где подробно описывается этот проект, даются его чертежи, приводятся расчеты конструкций и спецификация материалов. Следует отметить, что эта статья под названием «Общие конструкции мастерских при железных дорогах» [7] появилась в 1870 г. после командировки П.О.Сальмоновича за границу «с ученой целью» для знакомства с технологиями строительства вспомогательных помещений железно-

дорожных станций. В Управлении СПб-Варшавской железной дороги П.О. Сальмонович прослужил 41 год, с 1853 по 1894 гг. Являясь главным архитектором, а затем начальником технического стола и исполнителем проектов и смет по «более важным работам» на направлении Санкт-Петербург – Варшава, П.О. Сальмонович участвовал в проектировании и строительстве станционных и других зданий и сооружений на этой железной дороге [8]. Следует отметить, что все железнодорожные сооружения архитектором были решены в едином стиле, в независимости от характера станций. Размеры зданий и состав их помещений зависели от величины и статуса населенного пункта, через который проходил железнодорожный путь, а также была ли эта станция узловым. В любом случае железная дорога давала дополнительные возможности для развития городов, через которые она была проведена.



Рис. 3. Пассажирское здание Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги в Белостоке [Источник: [http://www.gpedia.com/en/gpedia/Transport\\_in\\_Bialystok](http://www.gpedia.com/en/gpedia/Transport_in_Bialystok)]

Полное открытие магистрали состоялось 15 декабря 1862 г. Она прошла через такие большие города, как Луга, Псков, Динабург, Вильно, Белосток (рис. 3). К моменту строительства дороги единственной узловой станцией являлся Динабург (рис. 4), от которого с 1861 г. отходила ветка Риго-Динабургской железной дороги. Это значение города было подчеркнуто величиной здания вокзала и более разнообразным набором его помещений. Поскольку станция должна была объединить две линии, железнодорожный вокзал

имел островное положение. В своей статье в журнале «Зодчий» «Пассажирская станция в Динабурге» [9] П.О. Сальмонович писал о достаточно сложном выборе места для размещения вокзала, который был построен в дали от города, что потребовало дополнительных помещений – номеров для отдыха пассажиров, делающих пересадки. Кроме пассажирского здания были спроектированы и построены газовый завод, жилые дома, службы и пути при почтовой станции (рис. 4).



Рис. 4. Пассажирское здание Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги в Динабурге  
[Источник: <https://www.grani.lv/daugavpils/90768-vokzal-kotorogo-net.html>]

Обслуживание магистрали Петербург-Варшава требовало наличие подготовленных железнодорожных рабочих и служащих. Поэтому в Вильно было учреждено железнодорожное училище, здание которого также спроектировал и построил П.О. Сальманович.

Наряду с выполнением работ на Санкт-Петербургской Варшавской железной дороге Сальмоновичем были построены амбары товарных складов Северного страхового общества с подводом путей от Николаевской железной дороги. А при участии в конкурсе на строительство зданий ранка на Сенной площади Сальмонович получил вторую премию.

Кроме активной проектной деятельности, необходимо отметить деятельность П.О. Сальмоновича в качестве ученого и преподавателя. В 1860 г. он был лично приглашен Министром Путей сообщения К.В. Чевкиным занять кафедру архитектуры в Институте Путей сообщения. Также он преподавал в Строительном Училище и Институте горных инженеров.

1870-е годы являются знаковыми для Строительного Училища. Возрастает его значение в качестве высшей школы, выпускающей кадры для

строительно-архитектурной отрасли. Практическая, а затем и преподавательская деятельность П.О. Сальмоновича пришлась на время перестройки высших учебных заведений строительного и технического профиля во второй половине XIX в. [10] В 1865 г. произошло преобразование органов, которые курировали строительную отрасль в государстве. Эти преобразования затронули и систему подготовки кадров инженеров и архитекторов. С 1870-х гг. идет рост значения специалистов в области строительной практики, способных решать задачи нового технического уровня, которые встают перед инженерами и архитекторами в это время [11]. Поэтому современность требовала постоянного совершенствования учебных программ, введения необходимых инженерно-технических дисциплин, пополнения научно-исследовательской базы Училища новейшими разработками [12, 13]. Сальмонович стал преподавателем, подготовившим лекционные курсы по новым дисциплинам: сопротивление материалов, расчетах конструкций и другие. Для студентов Сальмоновичем был переведен курс аналитической геометрии, дифференциального и интегрального исчисления профессора Беланже с

дополнением расчетов устойчивости сводов. Для профессионального сообщества эти дополнения были напечатаны в 1876 г. в статьях журнала «Зодчий»: «Данные служащие к облегчению проектирования сводов» и «Данные, облегчающие проектирование сводов» [13, 14].

В качестве значительного научно-прикладного труда Сальмоновича, современники отмечали «Руководство к составлению смет и технической отчетности», впервые вышедшее в 1860 г., а в 1893 г. переработанное и переизданное с изменениями и дополнениями. Сборник содержал сведения для правильного составления смет и отчетности, он включал в себя формулы и таблицы для расчетов; свойства материалов, их цены; описание рабочей силы, расценки работ по урочному положению с выводом цен для Петербурга и Москвы [15]. Этот труд был настольной книгой не только у техников различных учреждений и проектировщиков, но и у домовладельцев.

Еще одним трудом Сальмоновича–ученого является «Прикладная термодинамика», в котором приводятся результаты исследования теплосохраняемости построек. В нем рассматривались вопросы, касающиеся расчетов толщины стен в зависимости от климатических условий. Это исследование, а также статьи «Фундаменты и основания» вошли в серию юбилейных изданий Института гражданских инженеров 1892 г.

В 1877 г. П. О. Сальмонович был назначен преподавателем по специальному законоведению, а в 1883 г. был издан «Курс специального законоведения» - конспект лекций, который читался автором в Институте гражданских инженеров. В состав этого курса вошли темы, связанные с управлением архитектурой и строительством на государственном уровне и на местах; вопросы регулирования, регламентации и нормирования проектной и строительной деятельности; правила составления сметной и отчетной документации и другие [16].

П.О. Сальмонович являлся автором многочисленных статей в журналах «Зодчий», «Неделя строителя», «Искусство и художественная промышленность» и других. Изучение материалов, представленных в ведущих профессиональных изданиях, в которых печатался П.О. Сальмонович позволяет выявить круг вопросов, вызывавших наибольший интерес у современников. В статьях 1870-х - начале 1880-х гг., представлены темы применения новых конструкций, их рационального использования. В публикациях 1880-х-1890-х, гг. большое значение приобретают проблемы совершенствования строительного законодательства в государстве и особенно, касаемо Санкт-Петербурга. Это было связано с разработкой в это время новых городских положений.

Поэтому в своих статьях автор рассматривает проблематику пожарной безопасности, санитарной гигиены крупных городов, их благоустройства.

Значительна роль П.О. Сальмоновича в разработке вопросов юридических оснований архитектурной практики: внесение изменений и дополнений в действующие документы правового характера по вопросам архитектурно-строительной деятельности; упрощение способов составления смет на строительные работы; совершенствование технического и полицейского надзора за постройками; повышение ответственности техников, десятников и подрядчиков за производство строительных работ и другие.

В работе «По поводу предполагаемых изменений в ныне действующем обязательном постановлении по строительной части Санкт-Петербурга» [16, 17] напечатанной в «Неделе строителя», были подробно рассмотрены и проанализированы статьи проекта этого документа. Во вступлении статьи П.О. Сальмонович писал: «Очевидно, что эти постановления, по смыслу городского положения будут иметь значение только для Санкт-Петербурга, но с другой стороны несомненно, что эти правила послужат прототипом для издания подобных постановлений в других городах России ... обязательный постановления для Санкт-Петербурга затрагивают многие стороны нашей строительной действительности имеют не только местное, но и общее значение» [16].

Рассмотрим некоторые замечания, сделанные П.О. Сальмоновичем по поводу статей обязательного постановления. Поскольку автор занимался вопросами теплопроводности зданий, то одно из замечаний касалось нормирования толщины стен в жилых постройках. По этому поводу автор писал: «строительная практика обладает средствами при рациональном устройстве и надлежащем отоплении достигнуть теплосохраняемости строений при толщине кирпичных стен в 12 вершков (0,5 м)». Справедливым является замечание автора статьи по поводу требования использования тех или иных цветов для окрашивания фасадов зданий. «Строительные положения, – писал П.О.Сальмонович, отнюдь не должны вторгаться в область вкуса и искусства и если ограничивать свободу выбора цветов для окраски фасадов, то отсюда один шаг до предписания какие стили должны быть избираемы для внешней отделки». Более важным в этом случае, по мнению автора, является состав красок, их гигиенические характеристики. Являясь практиком, П.О. Сальмонович в статье подробно рассматривает вопросы пожарной безопасности, давая профессиональные советы для уточнения и

изменения устаревших положений проекта обязательных постановлений. Также, Сальмонович обращает внимание на необходимость решения вопросов устройства помойных ям, отхожих мест, общего гигиенического состояния жилого фонда. По поводу всех замечаний автором даются конкретные предложения решения этих проблем.

Озабоченность состоянием управления технической частью в городах нашла отражение в тексте статей в «Неделе строителя» – «Об организации строительной части в городах» [18, 19], опубликованных в двух номерах издания. П. О. Сальмонович писал, что развитие и усложнение городского и земского хозяйства по технико-строительной части требует привлечение квалифицированных, желательнее с высшим образованием, специалистов – техников для службы в городе и земства. Однако в соответствии с законодательством того времени служебное положение техников в этих структурах не приравнивалось к государственным служащим, т.е. они не могли рассчитывать на государственное пенсионное обеспечение в будущем. Также при смене городского или земского начальства, а оно было выборным, техники могли получить отставку от новой местной администрации. Не совсем были ясны и должностные обязанности этих специалистов. Поэтому складывалось «мнение, что служба в городах и земствах при управе непрочна: что она подвержена влиянию различных случайностей и находится в зависимости от личных переменных взглядов администрации». Следует отметить, что этот вопрос неоднократно поднимался на съездах зодчих. П.О.Сальмонович в своей статье дает конкретные предложения: «установление известных определенных норм для окладов; издание обстоятельно составленных инструкций, в которых были бы определены как круг обязанностей техника, так и гарантировано его положение по отношению к переменным членам управления; исходатайствование прав государственной службы, хотя бы на условиях зачитывания двух лет службы за один год». Далее автор подробно рассматривает положительный опыт Херсонской губернии, где существует подробная инструкция для служащих в земствах по дорожно-строительному делу.

В 1898 году, незадолго до кончины П.О. Сальмонович был награжден орденом святого Станислава I степени. Скончался П.О. Сальмонович 9 июня 1898 г. В некрологе, опубликованном в издании «Строитель», наряду с его профессиональными заслугами отмечалось: «В общественной и служебной жизни П.О. Сальмонович пользовался уважением и любовью не только товарищей, но и подчиненных; его приветливое

обращение и всесторонние в строительном искусстве познания были доступны для каждого лица, обращающегося к нему за разъяснениями или за советом трудных и сложных технических вопросов» [20].

### Выводы

Творческая биография О.П. Сальмановича свидетельствует о его значительном вкладе в историю русской архитектуры, инженерного искусства, науки и высшей архитектурной школы. Об этом свидетельствуют направления его деятельности.

1. Вторая половина XIX в. явилось временем повсеместного развития железнодорожного транспорта, дающего возможность связать между собой обширные территории. Одним из важнейших направлений явилось западное направление. СПб-Варшавская железная дорога должна была связать центр России с европейскими территориями. Строительство этого пути стало основой практической деятельности О.П. Сальмановича. Зодчим были запроектированы не только станционные здания по пути следования дороги, но и сложнейшие в технологическом плане объекты обслуживания железной дороги.

2. О.П. Сальманович начал свою деятельность, как преподаватель высших строительных и технических учебных заведений в период активного развития новейших направлений в технико-технологических и строительных науках. Его опыт практической деятельности позволил создать ряд научных и научно-прикладных трудов в области строительных конструкций, их расчета, термодинамики, составления смет и отчетности в процессе подготовки и ведения строительства, нормирования и законодательных основ строительной деятельности.

3. Общественная деятельность Сальмановича связана с вопросами совершенствования технико-строительного и архитектурного законодательства. По этим вопросам он неоднократно публиковал статьи на страницах в профессиональной пародической печати, выступал на профессиональных собраниях и съездах зодчих.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Барановский В.Г. Юбилейный справочник, содержащий сведения о деятельности бывших воспитанниках Института гражданских инженеров. 1841–1892. СПб., 1892. 400 с.

2. Zolotareva M.V. Typology of Passenger Railway Stations in the Late 19th – Early 20th Centuries (Russian Experience) *Advances in Intelligent Systems and Computing* (2000) *TransSiberia 2019: VIII International Scientific Siberian Transport Forum*. Pp 345–353 [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-37919-3\\_34](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-37919-3_34)

3. Золотарева М.В. Выпускник строительного училища Петр Сальманович // Архитектурный Альманах. Вып. 2. СПбГАСУ. СПб., 2017. С. 22–33.
4. Золотарева М.В. Вопросы архитектурной практики и права второй половины XIX века (к творческой биографии П.О. Сальмановича) // Докл. 67-й научн. конф. преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов университета. Ч. II. СПбГАСУ. СПб., 2004. С. 64–65.
5. Заварихин С.П. Архитектурные сюжеты. СПб.: Изд-во НП-Принт, 2012. 447 с.
6. Гинзбург А.М., Кириков Б.М. Архитекторы и строители Санкт-Петербурга середины XIX – начала XX века. СПб.: Изд-во Пилигрим, 1996. 395 с.
7. Сальмонович П.О. Общая конструкция мастерских при железной дороге // Зодчий. 1874. Вып. 11. С. 136–138.
8. Сальмонович П.О. Санкт-Петербургская Варшавская железная дорога. Вокзал в Санкт-Петербурге // Архитектурный вестник. № 1, 1860. С. 56–59.
9. Сальмонович П.О. Пассажирская станция в Динабурге // Зодчий. 1879. Вып. 3. С. 41–42.
10. Заварихин С.П. Юбилейная книга СПбГАСУ. СПб.: Изд-во Арт-Принт, 2002. 382 с.
11. Никитин Ю.А. Транспортные павильоны на всероссийских выставках // Промышленное и гражданское строительство. 2008. № 3. С. 53–55.
12. Заварихин С.П. Первый строительный вуз России // Зодчий. 2012. № 2. С. 10–14.
13. Сальманович П.О. Данные служащие к облегчению проектирования сводов. I ч. // Зодчий. 1876. Вып. 4. С. 47–49.
14. Сальманович П.О. Данные служащие к облегчению проектирования сводов. II ч. // Зодчий. 1876. Вып. 6. С. 67–69.
15. Заварихин С.П. Институт гражданских инженеров // Три века. Энциклопедия. Кн. 2. СПб., 2004. 639 с.
16. Сальманович П.О. По поводу предполагаемых изменений в ныне действующем обязательном постановлении по строительной части Санкт-Петербурга // Неделя строителя. 1888. С. 37–39.
17. Семенцов С.В. Архитектура и инженерия ансамблей Санкт-Петербурга // Вестник гражданских инженеров. 2012. № 3 (32). С. 61–67.
18. Сальманович П.О. Об организации строительной части в городах // Неделя строителя. 1898. № 11. С. 60–62.
19. Сальманович П.О. Об организации строительной части в городах (продолжение) // Неделя строителя. 1898. № 21. С. 67–68.
20. Некролог. П.О. Сальмонович // Строитель. № 23, 1898. С. 930–933.
21. Семенцов С.В., Мангушев Р.А. Архитектура и инженерия ансамблей Санкт-Петербурга // Вестник гражданских инженеров. 2012. № 3 (32). С. 61–67.

#### Информация об авторах

**Золотарева Милена Владимировна**, кандидат архитектуры, доцент кафедры истории и теории архитектуры. E-mail: goldmile@yandex.ru Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, 2-ая Красноармейская ул. 4.

**Никитин Юрий Анатольевич**, доктор архитектуры, профессор, профессор-консультант. E-mail: juri-nikitin@yandex.ru Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, 2-ая Красноармейская ул. 4.

**Гранстрем Мария Александровна**, кандидат архитектуры, доцент кафедры истории и теории архитектуры. E-mail: arch\_project@bk.ru Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, 2-ая Красноармейская ул.

---

Поступила 03.04.2021 г.

© Золотарева М.В., Гранстрем М.А., Никитин Ю.А., 2021

**\*Zolotareva M.V., Granstrom M.A., Nikitin Yu.A.**  
*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering*  
*\*E-mail: goldmile@yandex.ru*

## TO THE BIOGRAPHY OF THE CIVIL ENGINEER P.O. SALMANOVICH

---

**Abstract.** Peter Onufrievich Salmanovich graduated from the School of Civil Engineers in St. Petersburg. At this time, graduates of this educational institution worked in all areas related to various types of construction activities. Salmanovich is a prominent representative of the pleiades of graduates of the School of Civil Engineers. He made a significant contribution to the history of architecture and engineering related to the development of the railway industry in the second half of the XIX century, through the introduction of advanced

---

technologies and engineering solutions. Along with his practice, Salmanovich was active in teaching at various higher educational institutions for the training of specialists in architectural and engineering specialties. It is no exaggeration to say that Salmanovich stood at the origins of the development of Russian engineering and construction science, the rise of which occurred in the second half of the XIX century. His scientific heritage is striking – textbooks and lecture courses on topical issues of the theory and practice of construction activities. Another area of activity of Salmanovich was public activity related to the improvement of construction legislation, existing norms and rules in the field of design and construction of buildings and structures.

To date, the creative heritage of Salmanovich is insufficiently studied and has not received a proper assessment. This article allows to more clearly present the personality, the scope of scientific and practical interests of this talented architect, engineer, teacher, propagandist of all the best in the field of construction practice and urban improvement.

**Keywords:** history of Russian architecture, railway construction, theory and practice of construction activity, architectural schools.

## REFERENCES

1. Baranovsky V.G. Anniversary reference book containing information about the activities of former students of the Institute of Civil Engineers. 1841-1892. [Yubilejnyj spravocnik, soderzhashchij svedeniya o deyatelnosti byvshih vospitannikah Instituta grazhdanskih inzhenerov]. SPb., 1892. 400 p. (rus)
2. Zolotareva M.V. Typology of Passenger Railway Stations in the Late 19th – Early 20th Centuries (Russian Experience) Advances in Intelligent Systems and Computing (2000) TransSiberia 2019: VIII International Scientific Siberian Transport Forum. Pp 345–353. [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-37919-3\\_34](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-37919-3_34)
3. Zolotareva M.V. Vypuschnik stroitel'nogo uchilishcha Petr Sal'manovich [Vypuschnik stroitel'nogo uchilishcha Petr Sal'manovich] Architectural Almanac. Vol. 2. SPbGASU. SPb., 2017. Pp. 22–33. (rus)
4. Zolotareva M.V. Voprosy arhitekturnoj praktiki i prava vtoroj poloviny XIX veka (k tvorcheskoj biografii P.O.Sal'manovicha) [Voprosy arhitekturnoj praktiki i prava vtoroj poloviny XIX veka (k tvorcheskoj biografii P.O.Sal'manovicha)]. Report of the 67th scientific conference of teachers, researchers, engineers and graduate students of the university. Part II. SPbGASU. SPb., 2004. Pp. 64–65. (rus)
5. Zavarikhin S.P. Architectural subjects. [Arhitekturnye syuzhety]. SPb. 2012. 447 p. (rus)
6. Ginzburg A.M., Kirikov B.M. Architects and builders of St. Petersburg in the mid-19th - early 20th centuries. [Arhitektory i stroiteli Sankt-Peterburga serediny XIX – nachala XX veka] SPb. 1996. 395 p. (rus)
7. Sal'monovich P.O. Obshchaya konstrukciya masterskih pri zheleznoj doroge. [Obshchaya konstrukciya masterskih pri zheleznoj doroge]. Architect, Vol. 11, 1874. Pp. 136–138 (rus)
8. Sal'monovich P.O. St. Petersburg Warsaw Railway. Railway station in St. Petersburg [Sankt-Peterburgskaya Varshavskaya zheleznyaya doroga. Vokzal v Sankt-Peterburge]. Architectural bulletin. 1860. No. 1. Pp. 56–59 (rus)
9. Sal'monovich P.O. Passenger station in Dinaburg [Passazhirskaya stanciya v Dinaburg]. Architect. 1879. Vol. 3. Pp. 41–42 (rus)
10. Zavarikhin S.P. Anniversary book of SPbGASU [Yubilejnaya kniga SPbGASU]. SPb. 2002. 382 p. (rus)
11. Nikitin Yu.A. Transport pavilions at all-Russian exhibitions [Transportnye pavil'ony na vserossijskih vystavkah]. Industrial and civil construction. 2008. No. 3. Pp. 53–55. (rus)
12. Zavarikhin S.P. The first construction university in Russia [Pervyj stroitel'nyj vuz Rossii]. Architect. 2012. No. 2. Pp. 10–14. (rus)
13. Salmanovich P.O. These employees to facilitate the design of vaults. Part I [Dannye sluzhashchie k oblegcheniyu proektirovaniya svodov. I chasty]. Architect. 1876. No. 4. Pp. 47–49. (rus)
14. Salmanovich P.O. These employees to facilitate the design of vaults. Part II [Dannye sluzhashchie k oblegcheniyu proektirovaniya svodov. II chasty]. Architect. 1876. No. 6. Pp. 67–69. (rus)
15. Zavarikhin S.P. Institute of civil engineers [Institut grazhdanskih inzhenerov]. Three centuries. Encyclopedia. Book. 2. SPb., 2004. 639 p. (rus)
16. Salmanovich P.O. Regarding the proposed changes in the current mandatory decree on the construction part of St. Petersburg [Po povodu predpolagayemyh izmenenij v nyne dejstvuyushchem obyazatel'nom postanovlenii po stroitel'noj chasti Sankt-Peterburga]. Week of the builder. 1888. Pp. 37–39. (rus)
17. Sementsov S.V. Architecture and engineering of ensembles of St. Petersburg [Arhitektura i inzheneriya ansamblej Sankt-Peterburga]. Bulletin of civil engineers. 2012. No. 3 (32). Pp. 61–67. (rus)
18. Salmanovich P.O. On the organization of the construction part in the cities [Ob organizacii stroitel'noj chasti v gorodah]. Week of the builder. 1898. No. 11. Pp. 60–62. (rus)
19. Salmanovich P.O. On the organization of

the construction part in cities (continued) [Ob organizacii stroitel'noj chasti v gorodah (prodolzhenie)]. Builder Week. 1898. No. 21. Pp. 67–68. (rus)

20. Obituary P.O. Salmonovich [Nekrolog. P. O. Sal'monovich]. Builder. 1898. No. 23. Pp. 930–933. (rus)

*Information about the authors*

**Zolotareva Milena V.**, Candidate of Architecture, Associate Professor of the Department of History and Theory of Architecture. E-mail: goldmile@yandex.ru St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya St. 4.

**Nikitin Yuri A.**, Doctor of Architecture, Professor, Professor-Consultant of SPbGASU, juri-nikitin@yandex.ru. St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya St. 4.

**Granstrom Maria A.**, Candidate of Architecture, Associate Professor of the Department of History and Theory of Architecture. E-mail: arch\_project@bk.ru St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya

---

*Received 03.04.2021*

**Для цитирования:**

Золотарева М.В., Гранстрем М.А., Никитин Ю.А. К биографии гражданского инженера П.О. Сальмановича // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2021. № 4. С. 66–74. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-6-4-66-74

**For citation:**

Zolotareva M.V., Granstrom M.A., Nikitin Yu.A. To the biography of the civil engineer P.O. Salmanovich. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2021. No. 4. Pp. 66–74. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-6-4-66-74