

DOI: 10.34031/2071-7318-2021-6-10-25-32

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

## АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ, РАСПОЛОЖЕННОЙ У МОСКОВСКОЙ ЗАСТАВЫ В ПЕТЕРБУРГЕ

**Аннотация.** *Статья посвящена историко-градостроительному развитию территории Санкт-Петербурга, расположенной у бывшей Московской Заставы – исторического въезда в Петербург со стороны Москвы и, в частности, архитектуре Вагоностроительного завода. Здесь к концу 19 века сложилась промышленная территория, плотно застроенная с 1897 по 1917 годы. Развитие тяжелой индустрии и расширение отечественных железных дорог привели к тому, что остро возросла потребность в новых грузовых вагонах. В связи с этим было принято решение расширить вагоностроение на имеющихся заводах, а также организовать постройку новых. Небольшой завод в Петербурге, изготавливавший фаэтоны, патронные ящики и походные кухни, в 1897 году был значительно расширен и преобразовался в Петербургский вагоностроительный завод. В планировке и объемно-пространственной композиции комплекса вагоностроительного завода были воплощены характерные черты архитектурно-градостроительных приемов конца XIX – начала XX вв. В архитектуре заводского комплекса были сильны романтические тенденции, характерные для промышленной архитектуры Петербурга этого периода. В течение ста лет этот обширный участок не подвергался преобразованиям и являл пример целостной, завершенной среды. Вагоностроительный завод, возведенный в самом конце 19 века, просуществовал у Московской Заставы до 2013 года, когда историческая промзона была утрачена – территория вагоностроительного завода была отдана под жилую застройку.*

**Ключевые слова:** *промышленные предприятия, историческая промзона, Московские ворота, средообразующая застройка, вагоностроительный завод.*

**Введение.** Основополагающей магистралью южной части Санкт-Петербурга является Московский проспект, проходящий вдоль Пулковского меридиана, исторически формировавшийся как часть почтового тракта, соединявшего Санкт-Петербург с Новгородом, Тверью и Москвой. Это была первая в империи правительственная трасса, связавшая Санкт-Петербург с парадной загородной резиденцией – Царским селом. С XVII по XIX век по этому тракту русские самодержцы следовали в Царское Село. Именно поэтому ее стали называть Царской дорогой, а позднее – Царкосельской, Московской, Московским трактом, Забалканским проспектом, с 1918 – Международным проспектом, с 1950 по 1956 – проспектом Сталина, с 1956 по настоящее время – Московским проспектом. В соответствии с генеральными планами развития города 1935–1937 и 1939–1941 годов, Ленинград должен был развиваться за счет южных районов. Международный проспект становится его главной градостроительной осью, а район бывшей Московской Заставы перестает быть окраиной.

В течение предвоенного и послевоенного десятилетий ведущие ленинградские архитекторы, в рамках своих предпроектных исследований, обращались к анализу исторической застройки, расположенной вдоль Международного проспекта. Подтверждения этому можно найти в выпусках журналов «Строительство и архитектура Ленинграда» (1936–1941), «Архитектура Ленинграда»

(1944–1945) и сборниках «Архитектура и строительство Ленинграда» за 1949–1954 годы. В современный период среде промышленных предприятий, расположенных за Обводным каналом, ее архитектурно-пространственным особенностям, посвящены многочисленные труды М. С. Штиглиц. Архитектура исторической застройки южной части Петербурга рассматривается также в работах Б. М. Кирикова, Ю. И. Курбатова, А. Г. Вайтенса и других исследователей. Истории формирования, а также принципам преобразования архитектурной среды района Обводного канала посвящены труды Ю. О. Кондратьевой. Но пристальное внимание к этим территориям уделяется, главным образом, не историками архитектуры, а краеведами, исследователями топонимики и исторического быта Петербурга и Петербургских окраин. Архитектурно-градостроительная эволюция промышленных территорий к югу от Московских ворот и, в частности, территории бывшего вагоностроительного завода, до сих пор остаются малоизученными, что подтверждает актуальность данного исследования.

В XXI веке значительно возрос престиж данных территорий, что поставило под сомнение возможность сохранения целостности исторически сложившейся среды. Таким образом, актуальность темы исследования продиктована, главным образом, необходимостью сохранения объемно-пространственной идентичности террито-

рий, сложившихся за Обводным каналом, в южной части Петербурга. Выработка стратегий сохранения и ревитализации этой среды невозможна без понимания преемственности в ее развитии, без обоснования важной исторической, градостроительной и архитектурной роли объектов, находящихся на этих территориях.

**Объект исследования:** историческая территория бывшего Товарищества Санкт-Петербургского вагоностроительного завода.

**Цель исследования:** выявление особенностей и специфики формирования исторической промышленной территории у Московской Заставы в Санкт-Петербурге.

**Задачи исследования:** изучить и проанализировать библиографические, архивные и иконографические источники, а также картографический материал по территории бывшего Товарищества Санкт-Петербургского вагоностроительного завода; систематизировать сведения об архитекторах и гражданских инженерах, участвовавших в возведении Санкт-Петербургского вагоностроительного завода; выявить специфику планировки и объемно-пространственной композиции комплекса Санкт-Петербургского вагоностроительного завода.

**Материалы и методы.** Методика исследования основана на изучении и анализе библиографических, архивных и иконографических источников, картографического материала, натурных обследований, выполненных с применением методов архитектурно-градостроительного анализа и фотофиксации. Проанализирована законодательная база Санкт-Петербурга в сфере охраны объектов культурного наследия – о границах объединенных зон охраны ОКН, расположенных на территории Санкт-Петербурга, режимах использования земель и требованиях к градостроительным регламентам в границах указанных зон.

**Основная часть.** В начале XIX века застройка южной оконечности Петербурга доходила до Обводного канала. С 1810 по 1817 годы по обе стороны от дороги были выделены участки частным лицам. На топографической карте Санкт-Петербурга 1817 года можно увидеть участки деревянных построек с садами и огородами. Настоящее освоение территории, расположенной южнее Обводного канала, началось в 1820-х годах, и первым крупным объектом стал классический ансамбль скотопригонного двора, возведенного в 1821–1825 годах архитектором И. И. Шарлеманем 1-м.

Немного южнее, на пересечении Московской дороги и Лиговского канала, располагалась Московская застава. В 1834–1838 гг. здесь, в честь победоносного окончания русско-турецкой войны 1828–1829 гг., по проекту архитектора

В. П. Стасова были сооружены Триумфальные ворота. «Замысел Стасова прост и величествен. Шоссе у въезда в город преграждала мощная дорическая колоннада, художественной решеткой объединенная в один ансамбль с симметричными павильонами и мостом через Лиговку. Архитектура выдержана в крупных массах, причем кордегардии слегка напоминали крепостные сооружения» [1].

В 1849–1861 гг. возводится Воскресенский Новодевичий монастырь, позднее в округе строятся церковные школы, богадельни, приюты для детей-сирот. Отдаются участки под промышленность – к югу от Колмовской улицы [2] в 1853 году построена фабрика накладного серебра и лакированных подносов Кондратьева; в 1858–1865 годах возводятся производственные здания вдоль Заставской, Колмовской и Роцинской улиц [3]. Но на Генеральном плане столичного города С. Петербурга из атласа Зуева (1858 года) видно, что застройка Царскосельского проспекта, от Обводного канала и далее на юг еще носит характер городских предместий [4].

Со второй половины 19 века значительное место в промышленной структуре города занимают машиностроение и металлообработка, строятся судостроительные и металлообрабатывающие заводы, активно развивается текстильная промышленность [5]. Начиная с 1870 года территория южнее Обводного канала, включая отрезок от Московских ворот до Роцинской улицы, превращается в современный промышленный район. Территория застраивается производственными объектами, а также доходными домами и казармами для рабочих.

В Петербурге наибольшее развитие в конце XIX века приобрели отрасли промышленного производства, которые в первую очередь удовлетворяли потребности армии, флота и царского двора. Промышленная среда становится для новых районов Петербурга градообразующей. При строительстве применяются металлические конструкции, прогрессивные инженерные решения, неординарные объемно-пространственные и композиционные приемы. Такая среда сложилась к югу от Московских триумфальных ворот в 1880-1915 годах, где расположились:

- в 1885 году – городской парк конно-железных дорог, который в 1907 году сменил трамвайный парк;

- здания "Товарищества С.-Пб механического производства обуви", а с 1910 г. – товарищества «Скорород», (постройки 1885-1905 гг. – техник А. И. Рейнбольдт, 1910-1914 гг. – архитектор Э. А. Густавсон, 1911-1913 гг. – архитектор О. Р. Мунц).

- акционерное общество «Сименс и Гальске», 1898 г.;

а также «Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода», архитектурный комплекс, о специфике формирования которого хотелось бы рассказать подробнее.

Началом качественно нового этапа развития машиностроительной отрасли в Санкт-Петербурге стало строительство Царскосельской железной дороги. Вагоностроение как отрасль российской железодельной промышленности возникла в середине 19 века и в это время Петербург стал центром транспортного машиностроения.

Появление в России заводов по производству вагонов позволили отказаться от ввоза их из-за границы. Но подъем промышленного производства с развитием тяжелой индустрии и расширение отечественных железных дорог привело к тому, что возросла потребность в новых грузовых вагонах. В связи с этим было принято решение расширить вагоностроение на имеющихся заводах и организовать постройку новых [6]. Небольшой завод в Петербурге, изготавливавший фазтоны, патронные ящики и походные кухни, в 1897 году был значительно расширен и преобразовался в Петербургский вагоностроительный завод [7]. Весь комплекс заводских построек возведен в конце XIX – начале XX века. В 1892 году производственные здания по Колмовской улице переходят во владение прусских подданных купцов Филиппа Тимофеевича Эйлера и Отто Ивановича Пастора [7], а в 1893 году ими организовано товарищество на паях столярных, механических и литейных заводов «Эйлер и Пастор» [8]. К 1896 году основная территория будущего вагоностроительного завода сформировалась в пределах Колмовской улицы, 4, 5, 6 (бывшие номера домов 204, 203, 205), Забалканского проспекта, 99 (бывший д. 65) и Заставской улицы, 16-18.

В 1897 году завод «Эйлер и Пастор» меняет свой профиль и название предприятия на «Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода» [9]. С этого года на заводе начинается интенсивное строительство современных мастерских, оборудованных специально для производства вагонов. Для обеспечения развития вагоностроительной отрасли на заводе планировалось построить вагоноборочный, малярный, слесарно-механический цеха. В 1897 году на территории «Товарищества Санкт-Петербургского вагоностроительного завода» возводятся хорошо оборудованные каменные мастерские: вагоноборочные (борочные) мастерские на 12 и 28 вагонов, кузница, парилка, котельная мастерская, обойно-шорная, столярная и деревообделочная

мастерская, жестяническая мастерская, административное здание (заводуправление), слесарно-борочная мастерская, механическая мастерская с токарным, машинным и кочегарным отделениями, материальный склад, ледник и прачечная, столярная мастерская, деревянный жилой дом, кладовая для железа [10].

В 1898 году на угловом участке, расположенном на пересечении Забалканского проспекта и Заставской улицы, было построено здание заводуправления – трёхэтажное, с мансардой (проект 1896 г., инженер Н. А. Архангельский, объект сохранился до наших дней). Здание заводуправления (Московский пр., д.115) и расположено чуть с отступом от «красной» линии, его лицевой кирпичный фасад ориентирован на Московский проспект. Фасад вполне рационального здания, благодаря арочным оконным проемам и скромной отделке, выполненной в мелкой кирпичной пластике, имеет романтическую ренессансную трактовку.

В начале XX века заводские площади вновь были увеличены за счет покупки новых участков [11]. В разработке проектов мастерских вагоностроительного завода в период с 1897 по 1917 годы принимали участие:

- П.С. Самсонов (в 1883-1907 – участковый техник городской управы). Им были построены: заводуправление, обозно-борочная и колесная, токарно-слесарно-механическая мастерские;

- Н.А. Архангельский (до 1898 г. состоял на службе инженером Санкт-Петербургского крепостного инженерного управления и 2-й Санкт-Петербургской инженерной дистанции), в 1900-1908 гг. был архитектором Константиновского артиллерийского училища, с 1907 г. являлся инженером строительной части Главного управления военных учебных заведений, также являлся заместителем председателя городской думы, гласным Губернского земского собрания, известен как изобретатель, специалист по дорожному строительству и водоснабжению, значился членом ряда обществ и комиссий). Им были выполнены: проект надстройки дома по Забалканскому проспекту, 99, проект надстройки здания механической мастерской (1896 г.), вагоноборочные мастерские по Заставской улице и др.

- А.В. Друкер (техник, архитектор Императорской Академии Наук, Дворянского земельного и Крестьянского поземельного банков);

- В.В. Корвин-Круковский (гражданский инженер, с 1861 и после 1917 служил при Техническо-строительном комитете МВД, в Управлении казенных железных дорог, состоял техником и инженером Санкт-Петербургского градоначальства и архитектором строительной экспедиции ВУИМ). Им были выполнены: проект чугунно-

литейной мастерской, изменение оконных проемов механической мастерской, проект тележной мастерской № 37 и мастерской № 62;

- Г.Х. Розовский (гражданский инженер, в начале XX века должности архитектора Вагоностроительного завода.). Осуществил несколько пристроек при токарно-механической мастерской, в 1912 году выполнил перестройку южного корпуса гальванического цеха, слесарно-сборной и малярной мастерской – 1913–1914 годы, перестройка здания автосцепки – в 1915 году, пристройка для склада кузнечного цеха, объединение обозно-колесной мастерской с обозно-малярной в 1916 году;

- А. Чемесов, гражданский инженер, Э.Ю. Гунст (в 1914 – инженер-технолог), Ф.-И.Д. Водзьяницкий (в 1903 инженер-техник), И. И. Тейхма - принимали участие в составлении планов и смет. Последние в начале XX века поочередно являлись директорами Вагоностроительного завода.

В 1915–1916 годах по проекту Г.Х. Розовского на месте старого деревянного здания в тех же габаритах было возведено каменное на железных столбах здание – с характерной архитектурой в стиле ретроспективизма, с использованием мотивов романской архитектуры (широкие окна первого этажа с завершением в виде трехцентровой арки, с наличниками и замковыми камнями, прямоугольными окнами в виде стилизованных бойниц, контрфорсов).

Заводские здания, предназначенные для различных производственных процессов, имели различные объемно-пространственные характеристики и при явном различии своих экстерьеров и силуэтных решений, были выполнены в схожей стилистике. Рационалистические решения объемов, прогрессивные конструктивные решения перекрытий со световыми фонарями сочетались с романтическими деталями – контрфорсами, окнами-бойницами, щипцами, рустовкой, лучковыми и арочными перемычками, которые придавали объектам ретроспективную окраску. Промышленные корпуса имели характерные для начала XX века конструктивные решения – каркасы из металлических колонн, металлические фермы, продольные световые фонари, шедовые покрытия. Оконные проемы имели заполнения с мелкой расстекловкой и во многих зданиях появлялись витражные окна, характерные для архитектуры модерна. Различные силуэтные решения – с характерными «острыми» неоготическими щипцами, с двускатными кровлями и остекленными объемами фонарей, с треугольными фронтонами и вертикалями дымовых труб – все это создавало сложную систему доминант и акцентов.

К 1913 году территория завода представляла собой своеобразный городок, застроенный в едином масштабе зданиями самых различных типов, разного функционального назначения, и, несмотря на это, необыкновенно целостный, обладающий высоким образным потенциалом (рис. 1, 2, 3).



Рис. 1. 1884 г. План города Санкт-Петербурга издания Щепанского

Гражданская война и революция приостановили отечественное вагоностроение. После 1917 года, несмотря на экономический кризис, Петроград и Ленинград сохранили статус промышленного центра. В 1918 году завод перешёл в собственность советского государства и стал именоваться «Пятый государственный механический и обозный завод», а в 1922 году заводу присвоили имя руководителя стачечного движения И.Е. Егорова. В этот период времен завод производит железнодорожные вагоны для пригородных поездов, поездов дальнего следования, товарные вагоны и железнодорожные платформы.

В годы Великой Отечественной войны Ленинградские заводы и фабрики переходят на выпуск оборонной продукции. На вагоностроительном заводе имени Егорова производили боеприпасы, занимались ремонтом танков; был создан специальный отдел мин. За годы войны на территорию завода было сброшено более 3000 бомб и снарядов и уже в 1941 году многие корпуса были повреждены. В инструментальный цех попала фугасная бомба и разрушила его, был поврежден сварочно-сборочный цех, деревообделочный цех. Деревянные постройки на территории завода были разобраны на дрова. Несмотря на постоянные бомбежки, работа на заводе не прекращалась.

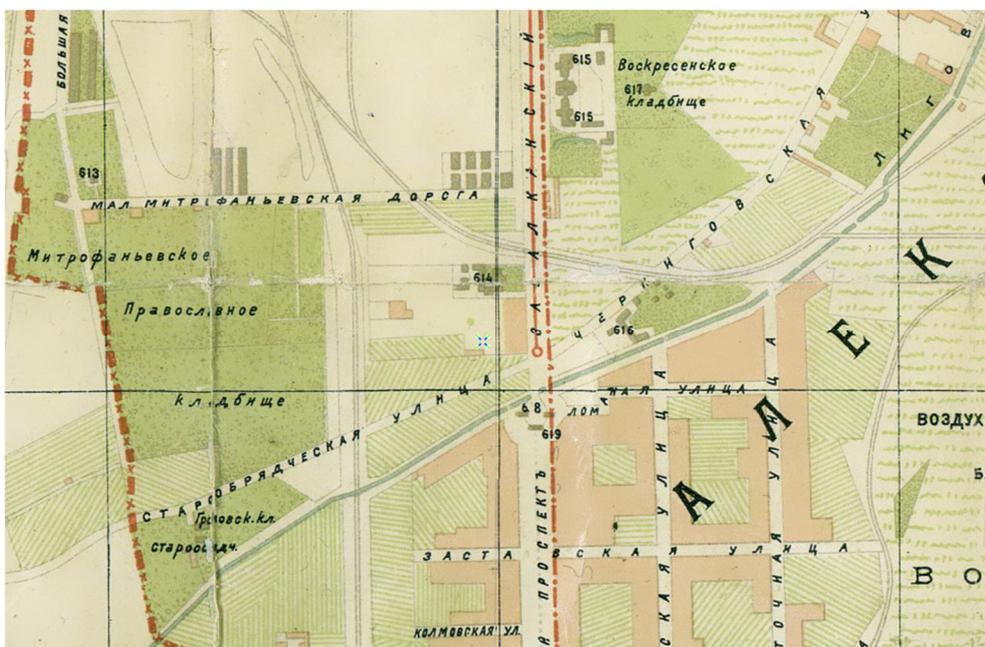


Рис. 2. 1903 План Ст. Петербурга к путеводителю Григория Москвича

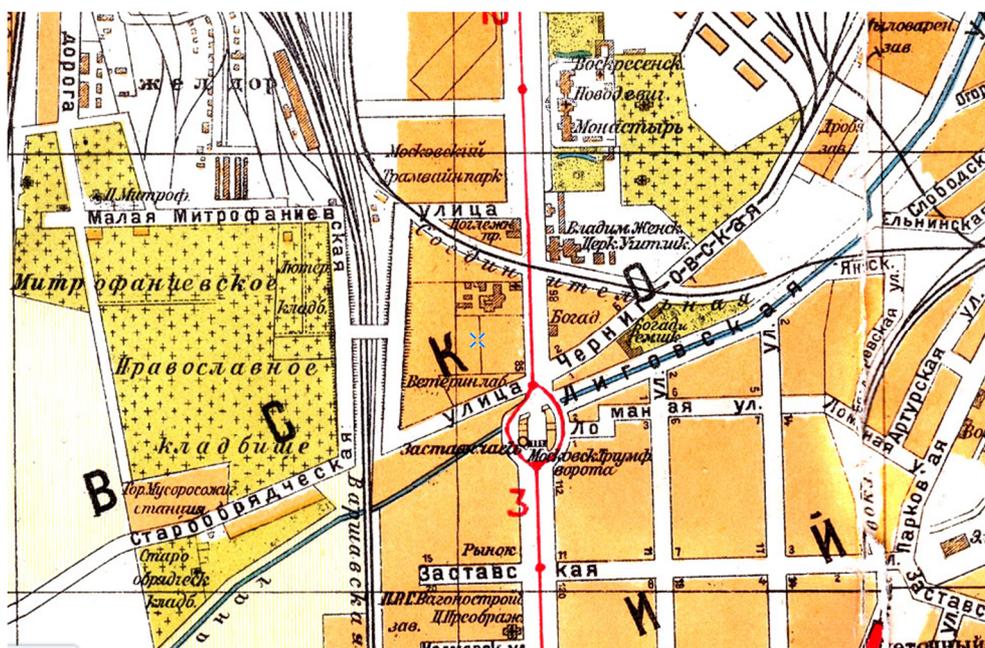


Рис. 3. План из путеводителя 1925 года: Весь Ленинград

В 1949 году были проведены восстановительные работы. Те уникальные металлические конструкции, которые остались после разрушений, причиненных войной, были сохранены. Во многих цехах появились новые решения интерьеров – галереи с деревянными ограждениями, характерными для 1950-х годов. Цеха были отремонтированы, их объемно-пространственное решение и масштаб не изменились; территория не потеряла свою аутентичность.

В начале 1990 года вагоностроительный завод был приватизирован, затем последовал кризис и производство приостановили.

К 2000 году выпуск продукции был возобновлен, но приватизации архитектурных объектов имела необратимые последствия – территория оказалась настолько привлекательной для инвесторов, что кампания по сохранению уникальной исторической среды заведомо была обречена на провал. Надо отметить, что, поскольку объекты вагоностроительного завода находились на фактически закрытой для горожан территории, общественный резонанс не был велик. Что представляют собой производственные постройки, расположенные за лицевым зданием заводоуправления – знали только рабочие завода. Парадоксален тот факт, что граница законодательно утвержденной охранной зоны, проходившая вдоль Московского проспекта, была проведена в свое время формально, прямо по промышленным зданиям конца XIX – начала XX вв., имеющим статус выявленных объектов культурного наследия. Результаты не замедлили сказаться – заводская территория, обладающая признаками целостной устойчивой среды, имеющая совершенно неповторимый колорит, стала площадкой для строительства жилого комплекса. Объекты, пережившие революции и войны, не смогли устоять от натиска рыночной экономики – в 2013 году большая часть исторической промышленной архитектуры заводского комплекса была снесена.

**Выводы.** В проектировании комплекса вагоностроительного завода в период с 1897 по 1917 годы принимали участие гражданский инженер Н. А. Архангельский, гражданский инженер В. В. Корвин-Круковский, архитектор А. В. Друкер, гражданский инженер Г. Х. Розовский (в начале XX века состоящий в должности архитектора Вагоностроительного завода), гражданские инженеры А. Чемесов, Э. Ю. Гунст, инженеры-техники И. Д. Водзяницкий и И. И. Тейхма, участковый техник городской управы П. С. Самсонов. В планировке и объемно-пространственной композиции комплекса были воплощены наиболее характерные черты архитектурно-градостроительных приемов конца XIX – начала XX веков. В ар-

хитектуре заводских объектов сильны романтические тенденции, характерные для промышленной архитектуры Петербурга этого периода: рационалистические объемы, прогрессивные конструктивные решения перекрытий со световыми фонарями сочетались с ретроспективными деталями. Комплекс являлся целостным фрагментом исторической среды, обладал ярко выраженной объемно-пространственной идентичностью, представлял собой сложную систему доминант и акцентов. В силу того, что границы охранной зоны были утверждены в том виде, в котором был представлен проект охранных зон, то есть без сопоставления с границами охраны локальных объектов, архитектурный комплекс был утрачен.

Очевидно, что при проведении мероприятий, направленных на оптимизацию промышленных территорий, необходимо принимать за основу концепции сохранения, принятые для исторических городов в европейских странах. Это максимальное сохранение целостной исторической среды, ее масштаба и памяти места, использование исторического наследия в социально-культурных целях, сохранение устойчивых соотношений между исторической средой и современной застройкой, в пользу исторической. В противном случае придется признать, что при реконструктивных мероприятиях в историческом ядре Петербурга речь идет не о «архитектурно-градостроительной эволюции», а о градостроительной деградации территорий.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Пилявский В.И. Русские триумфальные памятники. Л., 1960. 160 с.
2. РГИА. Фонд 350. Опись 94. Дело 161. 1877.
3. Кириков Б. М., Штиглиц М. С. Петербург немецких архитекторов от барокко до авангарда. СПб. Чистый лист. 2002. 414 с.
4. Генеральный план столичного города С. Петербурга из атласа Зуева. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1858-zuev/](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1858-zuev/) (дата обращения: 04.11.2020)
5. Штиглиц М. С. Промышленная архитектура Петербурга в сфере «индустриальной археологии». СПб, «Белое и Черное», 2003. 265 с.
6. История вагоностроения в России (до начала XX века). [Электронный ресурс]. URL: [http://rzd-expo.ru/history/istoriya\\_vagonostroeniya\\_Rossii/](http://rzd-expo.ru/history/istoriya_vagonostroeniya_Rossii/) (дата обращения: 04.11.2020)
7. Архитектурный сайт Санкт-Петербурга. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.citywalls.ru/house5195.html> (дата обращения: 04.11.2020)

8. ЦГИА СПб. Ф. 1206. Оп. 1. Д. 234  
 9. Барышников М. Н. Деловой мир Петербурга. СПб., 2000. С. 342.  
 10 ЦГИА СПб. Ф. 515. Оп. 1. Д. 5029. 1879-1897.

11. ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 145. Д. 93. 1898; Оп. 146. Д. 332. 1899. Д. 421. 1899. Ф. 1206. Оп. 1. Д. 239. 1897. Д. 243. 1898. Д. 244. 1898. Д. 247. 1899. Д. 248. 1899-1912. Оп. 2. Д. 27. 1917.  
 12. ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 148. Д. 145. 1902. Ф. 1206. Оп. 1. Д. 261 1903-1904.

*Информация об авторах*

**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, 4.

**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 СПбГАСУ. E-mail: juri-nikitin@yandex.ru. Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, 2-ая Красноармейская ул. 4.

*Поступила 22.04.2021 г.*

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

**\*Granstrem M.A., Zolotareva M.V., Nikitin Yu.A.**  
*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering*  
*\*E-mail: arch\_project@bk.ru*

## ARCHITECTURAL AND URBAN PLANNING EVOLUTION OF THE INDUSTRIAL AREA NEAR MOSKOVSKAYA ZASTAVA IN SAINT PETERSBURG

**Abstract.** *This paper discusses the urban planning history of an area in Saint Petersburg around the former Moskovskaya Zastava, a historical gateway that travelers passed through when approaching Saint Petersburg from the direction of Moscow. Specifically, authors are interested in the architecture of the carriage building plant. By the end of the 19th century, this part of the city had turned into an industrial area, which saw dense development from 1897 to 1917. The development of heavy industry and the expansion of domestic railways led to an emerging demand in new freight cars. In this regard, it was decided to expand the car building at the existing factories, as well as to organize the construction of new ones. A small factory in St. Petersburg, which produced phaetons, cartridge boxes and field kitchens, in 1897 was significantly expanded and transformed into the St. Petersburg railcar plant. The characteristic features of the architectural and town-planning techniques of the late 19th - early 20th centuries were embodied in the volumetric-spatial composition of the carriage-building plant complex. The strong romantic tendencies characteristic for the industrial architecture of St. Petersburg of this period were clearly traced in its composition. For the next one hundred years, this vast space did not see any transformations, constituting a complete, self-sufficient environment. The railcar plant, originally constructed at the very end of the 19th century, remained standing near Moskovskaya Zastava until the early 21st century. In 2013, the industrial area ceased its existence, and the former plant was given away for residential development.*

**Keywords:** *industrial enterprises, historical industrial zone, Moskovskiye Vorota, environment-forming buildings, railcar plant.*

### REFERENCES

1. Pilyavsky V.I. Russian triumphal monuments [Russkie triumfal'ny'e pamyatniki]. L., 1960. 160. (rus)
2. Russian State Historical Archives [RGIA]. Fund 350. Inv. 94. Case 161. 1877. (rus)
3. Kirikov B.M., Stieglitz M.S. Petersburg of German architects from baroque to avant-garde [Peterburg nemeckikh arkhitektorov ot barokko do avangarda] SPb. Blank sheet. 2002. 414 p. (rus)
4. General plan of the capital city of St. Petersburg from Zuev's atlas. [General'ny'j plan stolichnogo goroda S. Peterburga iz atlasa Zueva]. URL: [http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1858-zuev/](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1858-zuev/) (date of treatment: 04.11.2020) (rus)
5. Stieglitz M.S. Industrial architecture of St. Petersburg in the field of "industrial archeology" [Promy'shlennaya arkhitektura Peterburga v sfere «industrial'noj arkheologii». St. Petersburg, "White and Black", 2003. 265 p. (rus)

6. History of car building in Russia (before the beginning of the twentieth century). [Istoriya vagonostroeniya v Rossii]. URL: [http://rzd-expo.ru/history/istoriya\\_vagonostroeniya\\_Rossii](http://rzd-expo.ru/history/istoriya_vagonostroeniya_Rossii) (date of treatment: 04.11.2020) (rus)

7. Architectural site of St. Petersburg [Arhitekturnyj sajt Sankt-Peterburga]. URL: <https://www.citywalls.ru/house5195.html> (date of treatment: 04.11.2020) (rus)

8. Central State Archives of St. Petersburg [CzGIA]. Fund 1206. Inv. 1. Case 234. (rus)

9. Baryshnikov M.N. The business world of St. Petersburg [Delovoj mir Peterburga]. SPb., 2000. 342 p. (rus)

10. Central State Archives of St. Petersburg [CzGIA]. Fund 515. Inv. 1. Case 5029.1879-1897. (rus)

11. Central State Archives of St. Petersburg [CzGIA]. Fund. 513. Inv. 145, Case 93, 1898; Inv. 146, Case 332, 1899. Case 421.1899. Fund 1206. Inv. 1. Case 239. 1897. Case 243. 1898. Case 244. 1888. Case 247. 1899. Case 248. 1899-1912. Inv. 2. Case 27. 1917. (rus)

12. Central State Archives of St. Petersburg [CzGIA]. Fund 513. Op. 148, D. 145. 1902. Fund 1206, Op. 1. D. 261 1903-1904. (rus)

#### *Information about the authors*

**Granstrem, Maria A.** Candidate of Architecture, Associate Professor. E-mail: [arch\\_project@bk.ru](mailto:arch_project@bk.ru) St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya St. 4.

**Zolotareva, Milena V.** Candidate of Architecture, Associate Professor. E-mail: [goldmile@yandex.ru](mailto: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. E-mail: [juri-nikitin@yandex.ru](mailto:juri-nikitin@yandex.ru) St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya St. 4.

---

*Received 22.04.2021*

#### **Для цитирования:**

Гранстрем М.А., Золотарева М.В., Никитин Ю.А. Архитектурно-градостроительная эволюция промышленной территории, расположенной у Московской заставы в Петербурге // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2021. № 10. С. 25–32. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-6-10-25-32

#### **For citation:**

Granstrem M.A., Zolotareva M.V., Nikitin Yu.A. Architectural and urban planning evolution of the industrial area near moskovskaya zastava in Saint Petersburg. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2021. No. 10. Pp. 25–32. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-6-10-25-32