

***Петухова Н.М.,**

¹Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет
Россия, 190005, Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4

*E-mail: tata8nina@yandex.ru

ФОРМИРОВАНИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО АНСАМБЛЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ЗНАМЕНСКОЙ ПЛОЩАДИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Аннотация. Рассмотрена история формирования привокзальной Знаменской площади (ныне площадь Восстания) в Санкт-Петербурге. Площадь возникла перед вокзалом первой магистральной железной дороги в России, соединившей две столицы – старую и новую – Москву и Петербург (с 1855 г. – Николаевская, с 1923 - Октябрьская железная дорога). Государственный статус дороги определил и статус привокзальной площади перед ее главным вокзалом в Санкт-Петербурге. Площадь создавалась как один из основных градостроительных ансамблей города, формированию которого уделялось внимание на самом высшем уровне.

Изучены обширные архивные источники, выписки и графические материалы из которых представлены в данной статье. На основании проведенного историко-градостроительного анализа выявлены основные факторы, повлиявшие на выбор места размещения вокзала Санкт-Петербургско-Московской железной дороги и ее привокзальной площади в Санкт-Петербурге.

Показано, что Знаменская площадь является одним из последних градостроительных ансамблей Санкт-Петербурга, создававшихся централизованно на основе классических принципов по единому проекту, включающему весь фронт формирующих ее зданий.

Установлено, что Знаменская площадь является уникальным градостроительным явлением, поскольку в истории архитектуры XIX века больше не известен факт создания привокзальной площади, задуманной как единый регулярный ансамбль.

Ключевые слова: Знаменская площадь, привокзальная площадь, градостроительный ансамбль, Александровская площадь в Санкт-Петербурге, регулярная площадь, архитектор Н.Е. Ефимов.

Введение. Появление железных дорог к середине XIX века вызвало появление не только нового типа здания – пассажирского дома (вокзала¹), но и появление нового типа градостроительного пространства – привокзальной площади. Площадь, прилегающая к зданию вокзала, являлась неким буферным пространством, осуществляющим взаимосвязь между городом и внешними территориями. При этом транспортная функция железной дороги транслировалась в пространство площади, обуславливая ее использование как некоего пересадочного узла от внешней транспортной системы – железнодорожной к внутригородской. В свою очередь, формирование привокзальных площадей зависело от градостроительной ситуации, обуславливая не только их расположение, габариты и пр., но и тип застройки [1]. Первые вокзалы железных дорог стремились расположить возможно ближе к центру города, но это движение в большинстве случаев было остановлено у его исторических границ плотной городской застройкой.

Сразу после своего появления привокзальные площади становятся точками концентрации городской жизни, местом активного строительства и размещения различных общественных заведений – гостиниц, ресторанов и пр. «С середины XIX века именно железнодорожное строительство превращается в России в первостепенный по значению градоформирующий фактор» [2, с.31].

При этом зачастую этот процесс происходит достаточно стихийно, без единого плана, учитывая только функциональное назначение без внимания к единству архитектурно-художественного решения площади. Камилло Зитте, еще в 1889 г. отмечал, что «можно отметить признание технических достижений в области транспорта, удачного использования застраиваемой территории и особенно в области улучшения гигиены.- добавляя, - ... в техническом отношении достигнуто много, а в художественном – почти ничего». В связи с этим он исследовал старые площади, «чтобы выяснить причины производимого ими прекрасного впечатления. На основе правильного выявления этих

¹ В тексте далее мы будем пользоваться этим принятым в настоящее время в нашей стране термином «вокзал», хотя в описываемый период употреблялся термин «пассажирский дом». Термин вокзал («воксал») взял свое начало от «Voksholl» по названию увеселительного парка с павильоном под Лондоном, и именно в этом смысле употреблялся для конечной станции первой в России Царскосельской железной дороги в Павловске, что и послужило в дальнейшем поводом для абстракции понятия.

причин можно определить совокупность правил, соблюдение которых и сегодня может дать благоприятные результаты» [3, с.8].

Эта цель по-прежнему актуальна, особенно в отношении привокзальных площадей, градостроительное значение и принципы включения которых в городской контекст изменяются вслед за качественным изменением железнодорожного транспорта, развитием высокоскоростных магистралей, перепрофилированием зданий вокзалов и т.п. [4].

В данной статье исследуется история формирования одной из первых привокзальных площадей в России, появившейся перед вокзалом Санкт-Петербурго-Московской (с 1855 г. Николаевской, с 1923 - Октябрьской) железной дороги на Знаменской площади в Санкт-Петербурге (ныне Площадь Восстания). Выбор Знаменской площади в качестве объекта исследования не случаен – это единственный пример привокзальной площади середины XIX века, задуманной как единый градостроительный ансамбль. По мнению А.Л. Пунина «Идея ансамбля Знаменской площади стала одним из последних проявлений градостроительного мышления, сформированного эстетикой классицизма» [5].

Статья в большой мере построена на материалах архивных источников с использованием текстовых выдержек и графических материалов (некоторые из них публикуются впервые).

Типы привокзальных площадей и основные принципы их расположения в структуре города.

Типология площадей тесно связана как с типологией вокзала, так и с градостроительным контекстом. По своему планировочному решению и расположению относительно железнодорожных путей вокзалы делятся на три основных типа: тупиковые, когда здание вокзала расположено в конце путей, с боковым расположением корпусов и островные. Для конечных станций, расположенных в крупных городах, наиболее распространенным является тупиковый тип вокзала. Вокзалы с боковым расположением относительно путей встречаются на крупных станциях значительно реже, островной тип вокзала встречается, как правило, на проходных станциях. Планировочный тип вокзала оказывает непосредственное влияние на формирование их привокзальных площадей, расположение которых зависит от размещения корпусов прибытия и отбытия с входами в вокзал и выходами из него, кассовых залов, залов ожидания и пр. [6]

Однако, привокзальная площадь, принадлежащая в большей мере пространству города, чем пространству железной дороги, зависит от градостроительной ситуации не менее, а зачастую и более, чем от типологии и планировочной структуры вокзала. Формирование привокзальной площади определяется наличием свободного городского пространства и возможностью отчуждения земель для ее размещения в том или ином месте, а также расположением основных городских магистралей.

Первые вокзалы стремились расположить возможно ближе к центру города, но это движение в большинстве случаев было остановлено у его исторических границ плотной городской застройкой. Поиски значительных площадей для размещения железнодорожных вокзалов с их инфраструктурой в ограниченной орбите старой городской границы шли в разных направлениях, в зависимости от особенностей городской застройки. Так в Париже для этих целей конфисковывались земли монастырей и огороды, окружающие столицу, чему способствовал закон 1841 года, наделивший префекта властью экспроприировать любое здание «на благо общественного строительства и ради оздоровления города» [7, с.440]. Расположение вокзалов в пространстве между пересечением основных магистралей, ведущих к центру города, обеспечивало наиболее короткую связь с городом, но осложняло их дальнейшее развитие, обуславливая устройство узких и неудобных привокзальных площадей в большинстве западноевропейских столиц (Париж, Лондон, Мадрид и др.) [8, 9].

В России размещение первых вокзалов и развитие их площадей облегчалось наличием свободных незастроенных пространств у исторических границ города. Вокзал первой магистральной Санкт-Петербурго-Московской железной дороги в Москве, после безуспешных поисков места в центре города, был размещен на обширной малоосвоенной территории Каланчевского поля, где впоследствии в 1961 г. появились еще два вокзала (Рязанский (Казанский) и Ярославский), сформировав знаменитую «площадь трех вокзалов» (Комсомольская площадь) [10].

В Санкт-Петербурге для этой цели были использованы территории плацев военных гарнизонов, расположенных вдоль границ города [11]. Царскосельский вокзал (1837 г.) занял часть Семеновского плаца, Николаевский (1851) – часть Александровского. Варшавский (1851) и Петергофский (Балтийский) (1853-1857) вокзалы были расположены на свободных территориях на левом берегу Обводного канала.

Все эти вокзалы были построены по схожей планировочной схеме тупикового вокзала, но особенности их размещения и включения в градостроительный каркас города определили различное

положение их привокзальных площадей относительно здания вокзала и различную степень их градостроительной значимости.

Можно выделить два основных типа расположения привокзальных площадей относительно здания вокзала: вдоль боковых корпусов и перед лицевым фасадом [6]. Примеры бокового расположения привокзальных площадей нам дают первый Царскосельский и Варшавский вокзалы в Санкт-Петербурге, расположенные практически по красным линиям застройки Загородного проспекта и Обводного канала соответственно. Эти площади не играли сколько-нибудь значительной роли в общей градостроительной структуре, выполняя, по большей мере, функцию обслуживания вокзала, что является общим принципом для привокзальных площадей такого типа.

К привокзальным площадям с лицевым расположением относительно здания вокзала относятся площади перед Балтийским вокзалом, находящимся в непосредственной близости от Варшавского, и перед вокзалом Санкт-Петербургско–Московской (Николаевской) железной дороги. Эти площади образуют самостоятельные градостроительные пространства, включенные в общую городскую структуру и играющие в ней значительную роль. Особенностью Знаменской площади является то, что она функционально в той же мере принадлежит пространству города, что и пространству вокзала, располагаясь практически по оси Невского проспекта и выполняя, в том числе, функцию транзитного транспортного движения и транспортной развязки для втекающих в нее улиц.

Основная часть. Формирование Знаменской площади в Санкт-Петербурге. Сооружение первой российской магистральной железной дороги, соединившей две столицы – старую – Москву и новую – Санкт-Петербург, началось в августе 1842 года. Для ее главного вокзала в Санкт-Петербурге было выбрано место на Знаменской площади, замыкающей собой Невский проспект в месте его излома на продолжении к Александро-Невской Лавре. Площадь возникла перед церковью Знамения (Входа Господня в Иерусалим), давшей ей свое название [12, 13]. Церковь, построенная Ф. И. Демерцовым в 1794-1809 гг. взамен старой деревянной, располагалась на берегу Лиговского канала и закрепляла северо-западную границу площади, являясь композиционным и архитектурным акцентом не только площади, но и всего района (рис. 1). Ограда вокруг церкви и часовня были построены позже в 1860-х годах [14]. Знаменская площадь до появления там вокзала железной дороги, имела незначительные размеры и нерегулярный характер.



Рис. 1. Церковь Знамения (Входа Господня в Иерусалим) на берегу Лиговского канала (ныне Лиговский проспект, церковь утрачена). Фото 1860-х гг. [12]

Вместе с тем, она имела очень важное градостроительное значение, представляя собой, по сути, транспортную развязку в месте схода трех основных магистралей: Невского проспекта, дороги к Александро-Невской лавре и далее к Шлиссельбургу и древнего Новгородского тракта, существовавшего еще до появления Санкт-Петербурга (рис. 2). Безусловно, ключевая роль данной местности в градостроительно-планировочной структуре города явилась *первым и определяющим фактором* при выборе места для размещения вокзала первой магистральной железной дороги в России.



Рис. 2. План г. Петербурга. 1843 г.: А – Александровский плац – будущее место станции Санкт-Петербургско-Московской железной дороги; 3 – Знаменская площадь до появления железной дороги. Фрагмент карты со Знаменской площадью. [Санкт-Петербург. Планы и карты: альбом. – СПб.: ЗАО «Карта» ЛТД, 2004]

Вторым фактором, определившим расположение вокзала, послужило наличие свободных от застройки территорий – помимо Знаменской площади, для нужд железной дороги была использована территория Александровской площади, принадлежащей военному ведомству и использовавшаяся как плац для учения войск (рис. 2). Согласно «Записке по делу Министерства путей сообщения», в которой подробно изложена история площади, «В конце 20-х годов прошлого столетия в той местности Петербурга, где ныне находится пассажирская станция Николаевской железной дороги, была устроена площадь для учения войск, получившая затем название Александровского плаца. (...)». В 1843 году по докладу главноуправляющего Путей сообщения и Публичных зданий Высочайше повелено было устроить в той местности пассажирскую станцию Николаевской железной дороги, образовать новый Александровский плац и провести новую улицу, сделав немедленно распоряжение к приобретению в казну узаконенным порядком чрез оценочную комиссию всех домов и земель под сии учреждения отойти имеющих» (...). Императору Николаю 1 на представленном ему 23 ноября 1843 года проекте военно-Александровского плаца «благоугодно было (...) собственноручно начертить линии образования сего плаца и новой улицы от угла его до Невского проспекта, и вместе с тем Высочайше повелеть, пассажирскую станцию устроить не там, где предполагалось, а по линии Невского проспекта» [15].

Александровский плац, после отчуждения в 1843 году под нужды железной дороги его части, служил для станции неким земельным резервом, позволяющим ей расширяться: в 1847 железной дороге было передано «городу принадлежащей земли, отошедшей от Александровского плаца и Старой военной улицы 46 683 $\frac{1}{4}$ кв. саж. ... Затем, 29 июня 1861 года последовало Высочайшее повеление об отчуждении частных земель и других имуществ под ту же станцию Николаевской железной дороги, потребовавшей значительного расширения». Упоминается также «указание об отводе из Александровского плаца участков земли в 1884 году под стоянку вагонов и в 1847 году под постройку казарм Лейб-Гвардии Казачьего полка...» [15].

Потеря Александровской площади в городской топонимике объясняется краткостью ее существования до ее поглощения железной дорогой. «Служа местом воинских учений, площадь эта в то же время служила и для общего пользования. Именным Высочайшим указом, данным 19 Апреля 1830 г. на имя Санкт-Петербургского военного Генерал-Губернатора, Александровский плац назначен был городской площадью. (...) Неуказание плаца на городском плане как площади, объясняется временем составления планов и образования площади: ген. Планы Санкт-Петербурга утверждались в 1829 и 1880 годах, а площадь была устроена после 1830 г. и упразднена в 1863 г.» [15].

Однако территорий двух городских площадей для урегулирования привокзальной площади и размещения станции железной дороги оказалось недостаточно, и тут сыграл роль *третий фактор* – окраинное положение местности, обуславливающее меньшую, чем в центральных районах, стоимость земельных участков и расположенной там застройки, что позволяло отчуждать земли для нужд железной дороги с наименьшими затратами.

До постройки вокзала это была бедная окраинная территория, характер занятий населения которой отражался в названиях окружающих Знаменскую площадь улиц и переулков: Каретная, Гончарная, Стремянная, Свечной, Поварской и т.п. «Знаменская площадь обширна и пустынна... - писал известный в то время юрист А.Ф. Кони. - Двух и одноэтажные дома обрамляют ее, мимо протекает узенькая речка (Лиговский канал – ныне Лиговский проспект – прим. автора). Вода в ней мутна и грязна, а по берегу тянутся грубые деревянные перила. Это Лиговка» [цит. по: 12, с. 66].

Примыкающая к площади застройка вдоль восточного берега Лиговского канала, где впоследствии прошла железная дорога и была размещена станция, имела разреженный характер 1-2 этажными деревянными и каменными домами, расположенными на частновладельческих участках, в глубине которых располагались сады и огороды. На продолжении Невского проспекта и Гончарной улицы площадь ограничивалась частновладельческими участками, с застройкой 2-х – 4-х – этажными каменными домами, впоследствии выкупленными железной дорогой для расширения площади и придания ей регулярного характера в соответствии с резолюцией Императора: «Государь Император изволил утвердить место для Пассажирской станции, согласно предположению на приложенном плане сделанному, но с тем, чтобы под площадь взято было все место под № 1, 2, 3 и 4, как отчеркнуто Его Величества карандашом» [16].

Архитектор Желязевич докладывал в Справке от 7 Декабря 1844 г.: «Сломка домов под местность пассажирской станции начата была: а) купца Эзелева, подполковницы Спиридоновой и Графа Эссен-Стенбок-Фермора около 7-го апреля; б) Купцов: Трифанова, Пивоварова, купчихи Трубиной, Г. Рогова, Архитектора Воцкаго и купца Тимофеева, около 1 мая; и в) фабриканта Шрейбера 7 июня сего года» [15, л.181].

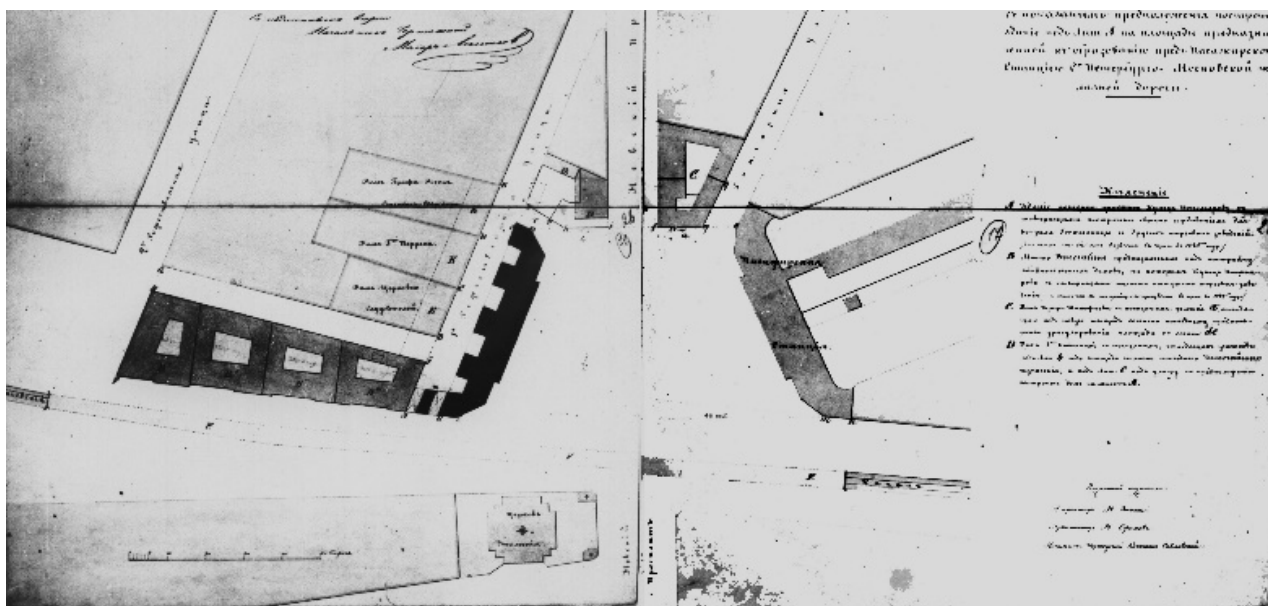


Рис. 3. Знаменская площадь перед вокзалом Санкт-Петербургско-Московской железной дороги в Санкт-Петербурге. Генплан. Арх. Н.Е. Ефимов, 1844 г. [16]

Появление вокзала железной дороги превращает Знаменскую площадь из «захолустной» в один из основных градостроительных ансамблей города, создававшихся по единому проекту и под личным контролем Императора Николая I. В августе 1844 года был утвержден проект планировки площади перед зданием вокзала, выполненный архитектором Н.Е. Ефимовым с учетом отчеркнутых «Его Величества карандашом» правок (рис. 3) [16]. Проект включал в себя не только пространственное урегулирование площади, но и фасады обрамляющих ее домов. Незадолго до этого архитектор вернулся из Италии, и явно под впечатлением от поездки, создает в северной столице градостроительный ансамбль в традициях итальянских площадей периода Ренессанса. Ренессансные традиции проявились как в планировке площади, так и в архитектуре формирующих ее облик зданий.

Площади была придана форма трапеции, что было достаточно распространенным планировочным приемом в наиболее значительных площадях Ренессанса (площадь Капитолия, площадь перед собором св. Петра в Риме и др.). Данный прием создавал дополнительный визуальный эффект перспективного сокращения, зрительно увеличивая масштаб площади и придавая ей большую монументальность. Трапеция площади была расположена практически по оси Невского проспекта, завершая собой прямой луч, идущий от Адмиралтейства, а ее боковые грани, суживающиеся к противоположной стороне площади, как бы указывали дальнейшее направление движения. Основанием трапеции служил Лиговский канал, вскоре заключенный в трубу и превратившийся в Лиговский проспект. От противоположной узкой стороны площади веером расходились улицы, как оммаж «трехлучию» основных планировочных осей Петербурга.

Площадь сохранила свое название по названию церкви, но ее статус и планировочные характеристики полностью изменились на привокзальные – церковь оказалась за ее пределами по другую сторону Лиговского канала (Лиговского проспекта).

Новым композиционным акцентом площади стало здание вокзала, занимающее южную боковую грань трапеции. Первый проект вокзала, выполненный в Департаменте путей сообщения архитектором Р.А. Желязевичем, был представлен на «Его Величества благоусмотрение» 17 февраля 1843 года одновременно с генеральным планом Знаменской площади архитектора Н. Е. Ефимова. Однако Император счел, что оно «в общем объеме своем недовольно пространно, и за сим ... представить новые проекты как расположения станции так и фасаду оной» [15, л.133].

Главноуправляющий ПС и ПЗ граф Клейнмихель во «всепоподданнейшем докладе» предложил устройство своеобразного конкурса проектов, поясняя: «Проект сей представляя собственно для получения разрешения Вашего Императорского Величества в общих видах с тем, что я предполагаю таковой проект поручить сделать трем архитекторам: Брюллову, Тону и Ефимову. Проект этот по изготовлении буду иметь счастье представить Вашему Императорскому Величеству» [15, л.133].

В этом «закрытом» конкурсе победу, с некоторыми оговорками, одержал проект К.А. Тона, получивший одобрение после устранения «высочайших замечаний» в начале 1844 года (рис. 4) [17]. Тогда же был одобрен и проект станционного здания в Москве, практически повторяющего центральную часть петербургского здания вокзала без боковых крыльев. Оба здания были спроектированы архитектором на основе композиционной схемы «тупикового вокзала» и представляли собой как бы ширму, скрывающую со стороны города железнодорожные пути и дебаркадер.

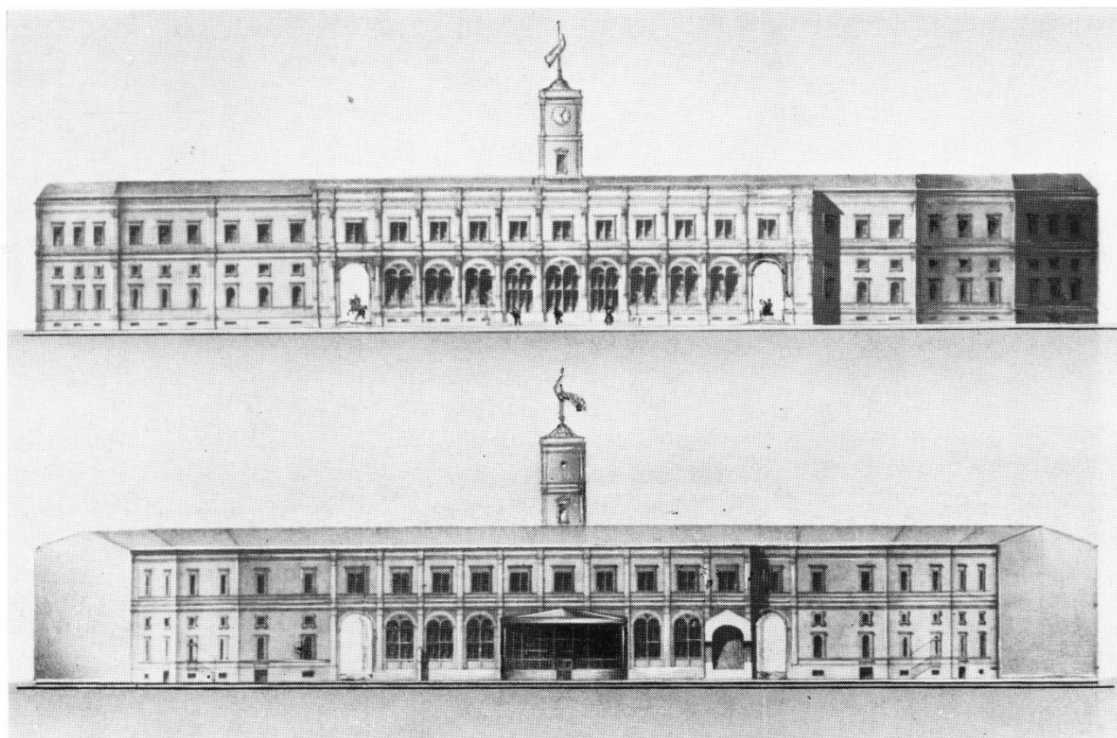


Рис. 4. Санкт-Петербург. Пассажирское здание Санкт-Петербургско-Московской железной дороги в Санкт-Петербурге. Проект, арх. К.А. Тон, 1844 г. [17]

Центральная часть здания вокзала полностью формировала всю южную боковую грань площади, а его боковые крылья следовали направлению выходящих из площади улиц: Гончарной с узкой стороны трапеции и Лиговского проспекта, являющегося ее широким основанием.

В архитектуре вокзала были использованы формы «неоренессанса», подчеркнутые мотивом высоких арочных окон с пилястрами между ними в первом этаже центральной части вокзала, выходящей на площадь. Башня с часами, ставшая впоследствии знаковым элементом вокзалов, отсылала к образу ратуши, служа архитектурным акцентом, выделяющим здание вокзала в общей застройке площади.

По плану урегулирования площади было «предназначено обстроить ее соответственными пассажирской станции четырехэтажными зданиями, по Высочайше утвержденным фасадам» [15, л. 163]. Проекты частных домов, разработанные архитектором Ефимовым одновременно с проектом планировки площади, были выдержаны, как и здание вокзала, в формах «неоренессанса» в масштабном строе ансамбля с арочными окнами в первом этаже. Общий для всех зданий, обрамляющих площадь, ритм этих окон создавал эффект открытой аркады, ассоциирующейся с площадями итальянского Возрождения.

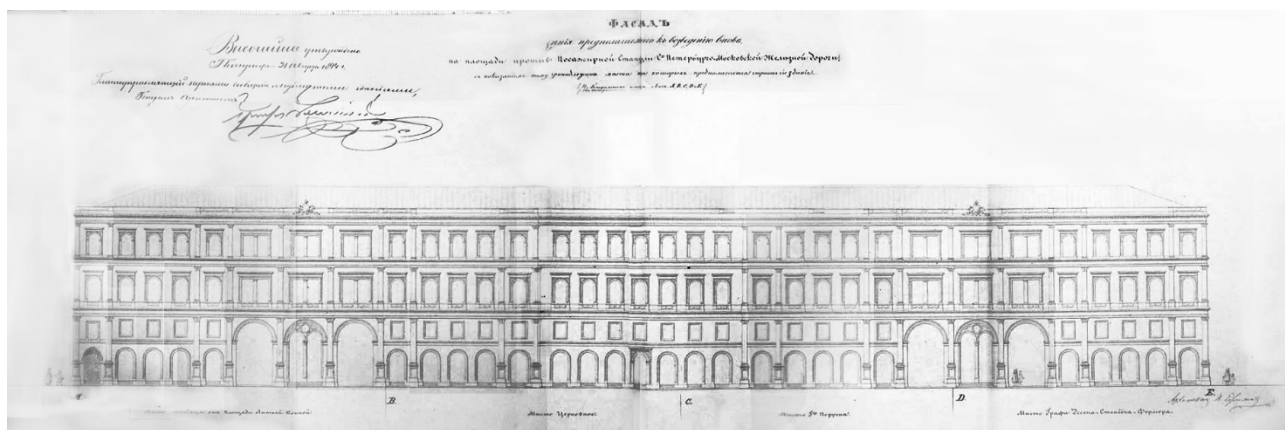


Рис. 5. Санкт-Петербург. Фасад здания, предполагаемого к возведению вновь на площади против Пассажира-ской станции С-Петербург-Московской железной дороги. Проект, арх. Н.Е. Ефимов, 1844 г. (публикуется впервые) [15]

Владельцам домов, выходящих фасадами на площадь, предписывалось перестроить дома в соответствии с утвержденными фасадами. Так, жена Коллежского Ассесора Госпожа Кобылина должна была «возвести здание по Высочайше утвержденному 8 февраля 1845 года фасаду, и что без изменения сего фасада можно построить службы: не только каменные, но и деревянные, с тем, чтобы службы, которые будут обращены на площадь, были построены для большей благовидности за каменным забором высотой, превышающей высоту служб». Проект урегулирования площади предполагал, кроме того, некоторое уменьшение территории ее участка, в связи с чем завязалась длительная тяжба, материалы которой, хранящиеся в архиве, дали бесценный материал по истории формирования привокзальной площади [15].

Часть владельцев домов, включая госпожу Кобылину, отказались перестраивать дома по утвержденным фасадам без соответствующей компенсации, в результате чего полностью осуществить формирование ансамбля Знаменской площади в середине XIX века не удалось, т.к. городские власти посчитали перестройку частных домов за свой счет неприемлемой.

Проблемы возникли и при постройке «ваксала, гостиницы и других заведений на месте по плану литеры А, ... купленном за счет сумм железной дороги» [15, л.1], которое должно было сформировать противоположную от вокзала боковую грань площади.

Первоначально право на постройку «ваксала – гостиницы» было предоставлено Санкт-Петербургскому купцу 2 гильдии Пономареву, от которого это право перешло к купцу 1-й гильдии Овсянникову. В письме на имя Главноуправляющего ПС и ПЗ Овсянников сетовал на то, что «хотя внутреннее разположение зданий предоставлено собственному моему усмотрению, но самое назначение зданий не только мне не предоставлено, но напротив, здание против станции предназначено исключительно для гостиницы и других заведений». В ответе ему было указано, что возведение этих зданий предположено исключительно для урегулирования пассажирской площади» и в смягчении регламента отказано. [15, л.13]

В условиях оговаривалось «чтобы здание на месте литеры А непременно было возведено вчерне в нынешнем же году, и окончено чистою отделкой не позже 1849 г., дабы ко времени открытия железной дороги совершенно были готовы помещения в нем для публики, приезжающей по железной дороге, равным образом и другое здание на Лиговский канал было непременно окончено к предполагаемому Овсянниковым сроку, т. е. в 1850 году. Главнуправляющий Путей сообщения и Публичных зданий граф Клейнмихель в докладе Николаю I «находя, что все сии условия с удобностью могут быть допущены, всеподданнейше испросил Монаршего соизволения, на предоставление постройки зданий противу пассажирской станции Санкт-Петербурго – Московской железной дороги Коллежскому Советнику Графу Эссен-Стенбок Фермору на изъясненных основаниях». На что последовала положительная резолюция «Государя Императора» [15, л.39].

В результате здание «ваксала» было построено к 1857 году графом Эссен Стенбок-Фермором по проекту, разработанному архитектором А. П. Гемилианом на основе ранее утвержденного Императором проекта архитектора Н.Е. Ефимова (ныне гостиница «Октябрьская»). Фасады этого здания повторяли декор вокзала и общий ритм аркад, обрамляющих площадь.



Рис. 4. Знаменская площадь в Санкт-Петербурге перед Николаевским вокзалом. Литография Л.Ж. Жакоте и Обрена по рисунку И.И. Шарлеманя. 1855-1859 [5]

Конкурсы на перестройку Николаевского вокзала в начале XX века.

К началу XX века с бурным ростом населения Санкт-Петербурга и соответствующим увеличением пассажиропотока, возросшим требованиям перестало удовлетворять не только здание вокзала, но и площадь перед ним [18]. Проблема усугубилась возведением в 1909 году в центре Знаменской площади памятника Александру III и прокладкой трамвайного кольца вокруг него. Паровой трамвай – предшественник электрического, начавший курсировать от Знаменской площади до села Мурзинка в конце 1860-х гг., проходил через арку в доме Фредерикса (сейчас лиговское крыло гостиницы «Октябрьская»), устроенной для выхода 1-й Рождественской улицы (ныне ул. 1-я Советская) к Лиговскому каналу, что доставляло его жителям огромные неудобства.

Власти города считали, что «для городского благоустройства настоятельно необходимо, чтобы Николаевский вокзал, занимающий центральное место в столице и являющийся начальной точкой величайшего железнодорожного пути в мире, прорезающего два материка и соединяющего два океана, выходил своим фасадом не на затесненную площадь, а на площадь таких размеров, которая бы вполне отвечала как величию столицы Империи, так и грандиозности всего сооружения, конечным звеном которого является Николаевский вокзал, для этого надо существующее здание отодвинуть внутрь железнодорожного дворового участка, увеличив за его счет до необходимых размеров Знаменскую площадь» [19].

Большое значение, придававшееся зданию Николаевского вокзала и его привокзальной площади вызвало целый ряд конкурсов и проектов. В 1906 г. был объявлен Всероссийский конкурс, в котором участвовали 14 проектов, шесть из которых были признаны победителями, но в силу различных недостатков ни один из них не был принят к реализации; в 1909 году, вследствие неудовлетворительных результатов первого конкурса, при Министерстве Путей Сообщения был

создан специальный Комитет, поручивший проектирование профессору архитектуры А. Н. Померанцеву, с условием сохранения фасада здания. Проект был рассмотрен Императорской Академией художеств 24 января, а его вариант 28 февраля, и как проект, так и вариант признаны удовлетворительными. При этом председатель Комиссии по рассмотрению проектов проф. архитектуры Л. Н. Бенуа высказал мнение, что «здание Николаевского вокзала не обладает художественными достоинствами и должно быть снесено, а новое здание отодвинуто на 10 саженей назад для уширения Знаменской площади» [20].

В результате 4 мая 1911 года Инженерный Совет МПС отклонил проект Померанцева, и признал необходимым организацию нового ограниченного конкурса. Причем конкурсантам предоставлялся уже разработанный в МПС, на основании предыдущих проектов, план, которым, в частности предполагалось отодвинуть фасадную линию здания вокзала на 12 саженей (25,56 м) вглубь участка Николаевской железной дороги для устройства перед ним обособленного пассажирского двора (по примеру незадолго до того построенного Витебского вокзала). К участию в конкурсе были привлечены архитекторы А. А. Барышников, А. А. Гречанников, Ф. И. Лидваль, И. А. Фомин и В. А. Щуко. Их проекты после одобрения Инженерным Советом МПС были направлены в Императорскую Академию художеств для «разсмотрения их в художественном отношении» [20]. Комиссия Академии художеств рекомендовала для дальнейшей проработки проекты Ф. И. Лидваля, И. А. Фомина и В. А. Щуко, выполненные в модном тогда в Петербурге неоклассическом стиле. После состоявшегося 26 ноября 1912 года Собрания Академии художеств, в разработку был принят проект В. А. Щуко, предусматривающий, помимо организации тоннелей для доставки багажа и специального тоннеля для пассажиров с выходами на все промежуточные платформы и на двор прибытия, в дополнение к площади перед лицевым фасадом, устройство полукруглого двора для пассажиров III класса со стороны Лиговского проспекта, частично реализованный в настоящее время.

Реализации проекта перестройки вокзала и расширения площади помешали начавшаяся вскоре Первая мировая война и революция. В настоящее время Площадь Восстания (бывшая Знаменская площадь) является одним из самых напряженных транспортных узлов Санкт-Петербурга.

Выводы

1. Выявлены три основных фактора, повлиявших на выбор места размещения вокзала Санкт-Петербургско-Московской железной дороги (Николаевского, ныне Московского) и ее привокзальной площади, к которым относятся:

- важное градостроительное значение в структуре города на пересечении основных магистралей;
- наличие незастроенных территорий двух площадей: Знаменской и Александровской, которые были использованы для размещения станции, вокзала и привокзальной площади;
- окраинное положение территории, дающее возможность отчуждения земли для нужд железной дороги с меньшими затратами, в связи с ее меньшей, по сравнению с центром города, стоимостью.

2. Показано, что Знаменская площадь, создававшаяся в период господства эклектики в архитектуре, когда традиции ансамблевого строительства ушли в прошлое, является последним по времени создания градостроительным ансамблем, создававшимся на основе принципов периода классицизма по единому проекту, включающему весь фронт формирующих ее зданий.

3. Установлено, что Знаменская площадь является уникальным градостроительным явлением, поскольку в истории архитектуры XIX века больше не известен факт создания привокзальной площади, задуманной как единый регулярный ансамбль.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988.
2. Градостроительство России середины XIX – нач. XX в.: Общая характеристика и теоретические проблемы. / НИИ теории архитектуры и градостроительства. Под общ. ред. Е.И. Кириченко. Книга 1. – М.: Прогресс – Традиция, 2001.
3. Камилло Зитте. Художественные основы градостроительства. – М.: Стройиздат, 1993.
4. Семенов С.В. Славина Т.А., Антонов В., Векслер А. Комплекс сооружений ВСМ и проблемы городской среды современного Петербурга. Опыт градостроительной экспертизы. //Инженер путей сообщения: приложение к газете «Наш путь» 3(4), 1996. – С. 84-93.
5. Пунин А.Л. Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века. Том 1. 1830-1860-е годы. Ранняя эклектика. – СПб.: Изд-во «Крига», 2009.

6. Глазырин, В.А. Инженер путей сообщения. Преподаватель Петроградской школы Путей сообщения. Пассажирыские здания. – Петроград : Типо-литография Петроградского Округа Путей Сообщения, Фонтанка,117, 1918.
7. Колин Джонс. Париж. Биография великого города. – М.: Эксмо; СПб. : Мидгард, 2007, с.440.
8. Les Grandes Gares Parisiennes du XIX siecle”. / Sous la direction de Karen Bowie, 1987, p. 19.
9. Simmons Jack. St. Pancras station - London: George Allen and Unwin Ltd, 1968.
10. Петухова Н.М. Площадь трех вокзалов. Архитектурная биография. – СПб.; изд-во «Остров», 2005.
11. Семенцов С.В., Шаблаева Н.К. Размещение объектов российской армии и градостроительное развитие Санкт-Петербурга в XVIII-XIX веках //Петербургские чтения –98. Санкт-Петербург и вооруженные силы. – СПб., 1998. – С. 102-107.
12. Мурашова Н.В. Федор Демерцов. (Архитекторы Санкт-Петербурга. /Науч. ред. серии Б.М, Кириков – СПб.: «Белое и черное», 2002.
13. РГИА. – Ф.1487. – Оп.1. – Е. х. 2. – Л. 1. План Александровской (Знаменской) площади около церкви Знамения на песках : копия, тушь, бумага 42x62, 1830.
14. РГИА. – Ф. 218. – Оп. 4. – Е.х. 934. – Л. 1-26. Дело об утверждении проекта часовни и ограды при церкви Входа Господня во Иерусалим (Знаменской церкви) на углу Невского пр. и Знаменской улицы : фасад, разрез, поэтажные планы часовни, фасад решетки, фасад и разрез воротного столба : копия : тушь, акв., бум. 39x338, 1860-1863.
15. РГИА, ф.218, оп.3, д.570.- л. 1-384. Дело Департамента искусственных дел о постройке купцом Пономаревым зданий для гостиницы и др. торговых заведений на Знаменской площади перед пассажирской станцией Петербурго-Московской железной дороги : планы части Петербурга с указанием места, фасады торговых домов и гостиницы : копии, тушь, акв. бумага, 1845 – 1851.
16. РГИА, ф.350, оп.31, 1844-1847, е.х.290. Пассажирыское здание на станции Петербург. Арх. К. А. Тон. Планы нижнего и верхнего этажей, материалы по отчуждению земельных участков под постройку вокзала. Ватман, печатн.
17. Славина Т.А. Константин Тон. – Л.: Стройиздат, 1989.
18. Петухова Н.М. Архитектура вокзалов как феномен повседневной культуры (конкурсы начала XX века на проект перестройки Николаевского вокзала в Петербурге). // Феномен повседневности: гуманитарные исследования: материалы международной научной конференции «Пушкинские чтения – 2005». – СПб.: Астерион, 2005. – С. 81-87.
19. РГИА. – Ф. 350. – Оп. 31. – Е. х. 300. – Л.1-142. Проект переустройства пассажирского вокзала станции Петербург. Пояснительная записка, план Знаменской площади, разценочная ведомость стоимости работ : печатн., 1911-1913.
20. РГИА. – Ф. 288. – Оп. 5. – Е. х. 84. Дело о переустройстве Николаевского вокзала в Петербурге.

Информация об авторах

Петухова Нина Михайловна, кандидат искусствоведения, доцент кафедры Архитектурного и градостроительного наследия. E-mail: mama8nina@yandex.ru. Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4.

^{1,*}*Petukhova N.M.,*

¹*Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering
Russia, 190005, St. Petersburg, st. 2 Krasnoarmeyskaya, 4*

CREATING OF THE ARCHITECTURAL ENSEMBLE OF THE ZNAMENSKAYA STATION SQUARE IN ST PETERSBURG

Abstract. *The history of the creating of the Znamenskaya station square (now the Vosstaniya Square) in St. Petersburg is considered. The square appeared in front of the station of the first main railway in Russia, which connected two capitals - the old and the new - Moscow and St. Petersburg (from 1855 - Nikolaevskaya, from 1923 - October railway). The state status of the road also determined the status of the station square in front of its main station in St. Petersburg. The square was created as one of the main urban planning ensembles of the city, the formation of which was given attention at the highest level.*

Extensive archival sources have been studied, extracts and graphic materials from which are presented in this article. Based on the historical and urban planning analysis, the main factors that influenced the choice of the location of the station of the St. Petersburg-Moscow railway and its station square in St. Petersburg were identified.

It is shown that Znamenskaya Square is one of the last urban planning ensembles of St. Petersburg, created centrally on the basis of classical principles according to a single project, including the entire front of the buildings that form it.

It has been established that Znamenskaya Square is a unique urban planning phenomenon, since in the history of 19th century architecture, the fact of the creation of the station square, conceived as a single regular ensemble, is no longer known.

Key words: *Znamenskaya square, station square, town-planning ensemble, Aleksandrovskaya square in St. Petersburg, regular square, architect N.Ye. Efimov.*

REFERENCES

1. Batyrev V.M. Railway stations. - M.: Stroyizdat, 1988
2. Urban planning in Russia in the middle of the XIX - early. XX century. : General characteristics and theoretical problems. Research Institute of Theory of Architecture and Urban Planning. Under total. ed. E.I. Kirichenko. - M.: Progress - Tradition, 2001. - Book 1. - 340 p. - (Russian urban planning art; part 2).
3. Camillo Zitte. Artistic foundations of urban planning. - M.: Stroyizdat, 1993.
4. Sementsov S.V. Slavina T.A., Antonov V., Veksler A. The complex of high-speed railway structures and problems of the urban environment of modern St. Petersburg. Experience in urban planning expertise. Railway engineer: supplement to the newspaper "Our Way" 3 (4), 1996. – P. 84-93.
5. Punin A.L. The architecture of St. Petersburg in the middle and second half of the 19th century. Vol. 1. 1830-1860s. Early eclecticism. - SPb.: Publishing house "Kriga", 2009.
6. Glazyrin, V.A. Railway engineer. Lecturer at the Petrograd School of Ways of Communication. Passenger buildings. - Petrograd: Typo-lithograph of the Petrograd Okrug of Ways of Communication, Fontanka, 117, 1918.
7. Colin Jones. Paris. Biography of the great city. - M.: Eksmo; SPb.: Midgard, 2007, p. 440.
8. Les Grandes Gares Parisiennes du XIX siècle”. Sous la direction de Karen Bowie, 1987, p. 19.
9. Simmons Jack. St. Pancras station / - London: George Allen and Unwin Ltd, 1968.
10. Petukhova N.M. The area of three stations. Architectural biography. – SPb.; publishing house "Ostrov", 2005.
11. Sementsov S.V., Shablaeva N.K. Placement of objects of the Russian army and urban development of St. Petersburg in the 18th-19th centuries. Petersburg readings – 98. St. Petersburg and the armed forces. - SPb., 1998. – P. 102-107.
12. Murashova N.V. Fedor Demertsov. (Architects of St. Petersburg. Scientific editor of the series B.M., Kirikov - St. Petersburg: "White and Black", 2002.
13. RGIA. - F.1487. - Op. 1. - E. x. 2. - L. 1. Plan of Aleksandrovskaya (Znamenskaya) Square near the Church of the Sign on the Sands: copy, ink, paper 42x62, 1830.
14. RGIA. - F. 218. - Op. 4. - E.kh. 934. - L. 1-26. The case of approving the project of the chapel and fence at the Church of the Entry of the Lord into Jerusalem (Church of the Sign) at the corner of Nevsky Prospect and Znamenskaya Street: facade, section, floor plans of the chapel, grille facade, facade and section of the gate pillar: copy: ink, aqu., boom. 39x338, 1860-1863.
15. RGIA, f.218, op.3, d.570.- l. 1-384. The case of the Department of Artificial Affairs on the construction of buildings for a hotel and other trading establishments by merchant Ponomarev on Znamenskaya Square in front of the passenger station of the Petersburg-Moscow railway: plans of a part of Petersburg with an indication of the location, facades of trading houses and a hotel: copies, ink, aqu. paper, 1845 - 1851.
16. RGIA, f. 350, op. 31, 1844-1847, file x 290. Passenger building at the Petersburg station. Arch. K. A. Ton. Plans of the lower and upper floors, materials for the alienation of land plots for the construction of the station. Whatman, printed.
17. Slavina T.A. Konstantin Ton. - L.: Stroyizdat, 1989.
18. Petukhova N.M. The architecture of railway stations as a phenomenon of everyday culture (competitions at the beginning of the twentieth century for the project of rebuilding the Nikolaevsky railway station in St. Petersburg). The Phenomenon of Everyday Life: Humanitarian Research: Materials of the International Scientific Conference "Pushkin Readings - 2005". - SPb.: Asterion, 2005. – P. 81 – 87.
19. RGIA. - F. 350. - Op. 31. - E. x. 300. - L. 1-142. Reconstruction project of the passenger station of the Petersburg station. Explanatory note, plan of Znamenskaya Square, valuation sheet of the cost of work: printed, 1911-1913.
20. RGIA. - F. 288. - Op. 5. - E. x. 84. The case of the reorganization of the Nikolaev railway station in St. Petersburg.

Information about the authors

Petukhova, Nina M. PhD. E-mail: mama8nina@yandex.ru. Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, st. 2 Krasnoarmeyskaya, 4.

Обязательная форма для заполнения

Тип статьи	Научная
Отрасль науки, к которой относится статья*	Технические науки
Группа специальностей, к которой относится статья*	05.23.00 Строительство и архитектура
Специальность, к которой относится статья*	05.23.20 Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия (архитектура)