

# ОБВОДНЫЙ КАНАЛ

---

АВТОРСКИЙ МАРШРУТ ВАЛЕНТИНЫ ЛЕЛИНОЙ

---



Когда-то Обводный канал обозначал край города. Также как по Фонтанке проходила граница Петербурга XVIII века, Петербург XIX века заканчивался у Обводного канала, дальше уже шли предместья. И хотя край города с тех пор значительно отодвинулся, и облик Обводного канала за прошедший XX век изменился, да и само понятие «края города» во времени претерпело изменение, но что-то вечное, неизменно-окраинное остается здесь до сих пор.

Обводный канал в Петербурге – это не только гидротехническое сооружение, очень передовое для своего времени, не только транспортная магистраль, соединяющая порт и верхнее течение Невы, – это еще и художественный образ города, занимающий такое же важное, знаковое место в его культуре, как и Невский проспект. По крайней мере, представление о Петербурге без Обводного канала будет неполным.

Всегда существовало противостояние Петербурга парадного, строгого, стройного, официального и – окраинного, хозяйственно-промышленного, дымного, необустроенного. Но и тот, и другой составляли единое целое – столицу Российской Империи. И влияние их на характер столицы, значение в ее развитии с обеих сторон было равным.

«Город – это суммарный итог непрерывной творческой деятельности каждого из живущих в нем... Самый последний бродяга, не имеющий своего угла, является таким же творцом Города, как и прославленный архитектор, застроивший его великолепными дворцами, – разница лишь в “материале”, в котором находит воплощение творческий порыв их жизни». Данное высказывание совершенно точно совпадает и с творческим вкладом пространственно-культурной субстанции Обводного канала в исторический контекст Петербурга. Обводный канал – это заводы и фабрики, с которыми связано начало промышленного переворота в Санкт-Петербурге и в России.

Обводный канал – один из главных искусственных водных протоков Санкт-Петербурга, самый длинный из них (его протяженность более 8 км). Канал является условной границей южного промышленного пояса города. Многие здания, стоящие вдоль набережных Обводного канала – гражданские и промышленные, мосты и подпорные стенки, – представляют значительный интерес в историко-архитектурном отношении. Сложившаяся к настоящему времени архитектурная среда вдоль берегов канала носит ярко выраженный индивидуальный характер и является такой же неотъемлемой частью Петербурга, как, например, Невский проспект, Коломна, Васильевский остров.

История строительства Обводного канала делится на два периода – конец 1760-х – 1770-е годы и 1805-1833 годы. Первоначально канал был задуман как городской пограничный ров для таможенных и пограничных целей. Заставы, расположенные на главных магистралях, ведущих в столицу, осуществляли паспортный контроль, здесь же досматривались товары. Ров между заставами служил так же санитарной защитой города в случае эпидемий.

К концу XVIII века городская застройка уже значительно продвинулась за Фонтанку, служившую пограничной чертой Петербурга. Кроме усадебных участков по Фонтанке, здесь располагались обширные слободы гвардейских полков – Измайловского, Семеновского и Преображенского. По южным границам участков Семеновского и Измайловского полков, была проложена трасса канала, или выгонного рва. К его строительству приступили в конце 1760-х годов, и к концу 1770-х годов он был доведен почти до Лиговского канала.

Второй этап строительства начался в 1805 года по указу Александра I. По новому проекту Обводный канал представлял собой транспортную магистраль, соединявшую Неву со взморьем, минуя ее дельту и городской центр. Строительству канала сопутствовали сложные инженерные работы по его углублению и расширению, засыпке части русла реки Волковки, сооружению каменного акведука в месте пересечения с Лиговским каналом, устройства нового русла реки Монастырки и другие. Руководство работами было поручено генерал-лейтенанту И.К. Герарду.

Работы, прерванные Отечественной войной 1812 года, были продолжены в 1816-1821 годах. Завершением строительства канала руководил известный инженер, генерал-майор П.П. Базен. 25 октября 1833 года Обводный канал был торжественно открыт для судоходства. Он представлял сложное для того времени гидротехническое сооружение с земляными откосами, укрепленными шпунтовым рядом и булыжной бермой. Через канал были перекинута чугунные и деревянные мосты, выполненные по новейшим проектам, в том числе

мост-акведук, по которому протекал Лиговский канал над Обводным каналом. Около Александро-Невской лавры канал расширялся: здесь находилась гавань для речных судов. С той же целью в 1840-х годов был прорыт Г-образный бассейн или ковш.

Ко времени открытия судоходства северный берег канала был достаточно освоен. На планах того времени выделяются большие корпуса Измайловских провиантских магазинов (1819-1821, арх. В.П. Стасов), ямская слобода, где близ канала находилась Крестовоздвиженская церковь с высокой колокольней, комплекс Духовной академии (главное здание – 1817-1821, арх. Л. Руска, И.И. Шарлемань 1-й). На южном берегу кроме П-образного здания Скотопригонного двора (1823-1826, арх. И.И. Шарлемань 1-й) обозначены обширные пустые участки.

Новая судоходная магистраль способствовала развитию города. Берега канала стали активно застраиваться. Прежде всего, широкие возможности открывались для возникновения промышленных предприятий: многим производствам требовалось большое количество оборотной воды; кроме того, это была удобная и дешевая транспортная артерия для перевозки сырья и готовых изделий. Вдоль канала начали интенсивно строиться заводы и фабрики, склады. При строительстве Царскосельской и Николаевской железных дорог через канал были переброшены путепроводы. К заводским постройкам в середине XIX века добавились здания Варшавского и Балтийского вокзалов, церковь св. Мирония лейб-гвардии Егерского полка. В начале XX века возле Варшавского вокзала была построена церковь Воскресения Христова с высокой колокольней. Эти здания акцентировали застройку берегов канала. Но по-прежнему в формировании образного ряда Обводного канала доминировали промышленные корпуса. В первую очередь это относится к колоссальным по протяженности (более 500 м) зданиям Российско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник». Корпуса Российской бумагопрядильной мануфактуры, газгольдеры Главного газового завода, здания и трубы Новой бумагопрядильной мануфактуры, электростанции Общества электрического освещения, элеватор в невском устье канала – все эти комплексы производственных построек создали характерную для Обводного канала архитектурную среду.

Строительство промышленных предприятий повлекло за собой формирование вокруг них жилых кварталов для рабочих с объектами социальной инфраструктуры – больниц, клубов, кинематографа, ночлежных домов. Реже возводились традиционные доходные дома, предназначавшиеся для сдачи квартир внаем. Вдоль северного берега канала между Московской железной дорогой и рекой Монастыркой были построены протяженные здания казарм Сводного казачьего полка.

В сознании петербуржцев Обводный канал был мрачной промышленной окраиной города. Дымил газовый завод, трубы электростанции, заводов и фабрик. При юго-западном ветре канал обволакивали удушливые запахи мыловаренного и костеобжигательного заводов. Сладковатый запах солода доносился со стороны Калинкинского пивоваренного завода и завода Ивана Дурдина. Сквозь дым бесконечных труб котельных тускло светились керосиновые и газовые фонари, окна гигантских фабрик, казарм рабочих, кабаков и лавок. Берега канала были захлаплены, здесь часто ночевали нищие и бродяги. По утрам вдоль длинных корпусов резиновой мануфактуры «Треугольник» выстраивались бесконечные очереди женщин, нанимавшихся на работу поденно.

Художник Добужинский оставил воспоминания об этом районе: «Окрестности нашего жилища были мрачные, недалеко пролегал жуткий Обводный канал, а наша улица упиралась в Забалканский проспект, всегда грохочущий от ломовиков, полный суетливого люда, одна из самых безобразных и даже страшных улиц, настоящий Питер. В осеннюю липкую слякоть и унылый, на много дней зарядивший петербургский дождик, казалось, вылезали изо всех щелей петербургские кошмары и “мелкие бесы”, и я спешил пройти скорее угнетавшие меня места,

подняв воротник до ушей и проклиная гнилую питерскую погоду, лужи и мокроту, забиравшуюся всегда в калоши».

Эта образная характеристика историко-архитектурной среды Обводного канала оставалась за ним на протяжении всего XX века, несмотря на многочисленные преобразования в области нового строительства и благоустройства набережных.

В 1930-е годы на месте мастерских Варшавского вокзала был построен Завод подъемно-транспортного оборудования. Тогда же построили завод «Металлист», Молочный комбинат № 1, Завод стандартного домостроения и другие предприятия. Рядом с заводами строились клубы, детские сады, школы, жилые дома. Новой доминантой в панораме Обводного канала стало здание Фрунзенского универмага (1934-1938, арх. Е.И. Катонин, Л.С. Катонин).

В 1930-е годы значительная часть деревянных мостов через Обводный канал была заменена на более современные и начались работы по расширению и архитектурному оформлению берегов канала с возведением каменных подпорных стен. Были построены железобетонные арочные Шлиссельбургский, Ново-Калинкин, Ново-Петергофский мосты. От Ново-Калинкина моста до Балтийского вокзала и от Шлиссельбургского моста до Лиговского проспекта берега канала были укреплены бетонированной стеной и устроено мощение набережных диабазом.

В послевоенный период (1950-е) продолжалось укрепление берегов и благоустройство набережных Обводного канала. Из построек этого времени можно отметить гигантский элеватор на ковше.

В 1960-е – 1970-е годы на набережных было возведено несколько жилых и производственных зданий – «коробок», резко противоречащих сложившейся архитектурной среде. При том, что застройка по каналу неоднородна, она имеет определенную цельность и ряд зданий – автовокзал, производственный корпус «Дагвино», новый корпус НПО фанеры, явно диссонируют с окружающей архитектурной средой.

К концу XX века образный архитектурный ряд Обводного канала во многом изменился по сравнению с его началом. Утрачена церковь св. Мирония, засыпан Введенский канал, соединявший Обводный с Фонтанкой. Засыпана река Таракановка. С засыпкой Лиговского канала был реконструирован мост-акведук. Многие производственные здания в настоящее время перепрофилированы – корпуса Новой бумагопрядильной мануфактуры, часть корпусов «Треугольника». Иные здания пустуют или используются бездарно – газгольдеры Газового завода.

Вместе с тем архитектурная среда набережных канала по-прежнему остается очень индивидуальной с преобладанием промышленной темы. Краснокирпичные здания с высокими дымовыми трубами, водонапорными башнями доминируют в застройке. Канал утратил свое значение водной транспортной магистрали, превратившись со временем в автотранспортную магистраль.

В настоящее время ведутся разработки по дальнейшему преобразованию канала как одной из главных транспортных артерий города, включающих важные транзитные узлы: вокзалы, метро, развязки. Рассматриваются различные варианты устройства новых развязок в разных уровнях, в том числе его засыпка и возможность прокладки транспортной трассы по дну русла канала. Но кроме своего утилитарного назначения Обводный канал играет важную историко-архитектурную роль, как своеобразный, характерный район Петербурга. Многие здания и сооружения по его берегам находятся под охраной государства, являясь памятниками истории и культуры. Сам канал также представляет историческую ценность как значительное инженерное гидротехническое сооружение XIX века. Поэтому утрата водного пространства канала нанесет значительный ущерб его историко-архитектурному облику. Почти два столетия заводы, фабрики, мосты и церкви отражаются в воде Обводного канала, создавая особую атмосферу и образный ряд этой части города.

## 1. Чернореченская бумагопрядильная мануфактура Л.Е. Кенига (Лифляндская ул., 3)



Комплекс построек Чернореченской мануфактуры расположен на берегу реки Екатерингофки и выходит на южный берег Обводного канала. С этого места начиналась прокладка трассы Обводного канала. Мануфактура возникла здесь через 20 лет после того, как канал был открыт к судоходству.

Красно-коричневые стены фабрики ярким пятном выделяются среди густой зелени вековых деревьев Екатерингофского парка, отражаются в затаенных ряской водах Бумажного канала. Выразительна панорама фабрики

и с противоположного берега реки, со стороны Гутуевского острова. Существование производственных зданий в живописной пейзажной среде окраин Петербурга наглядно демонстрирует процесс вторжения индустрии в пригороды столицы в эпоху промышленного переворота.



Основное ядро всей композиции мануфактуры – два многоэтажных здания: прядильный корпус и склад готовой продукции. Дополняют ансамбль заводские флигели с дымовой трубой и водонапорная башня. В целом, все скорее похоже не столько на фабрику, сколько на крепость, сходство с которой усиливает и водонапорная башня с зубчатым завершением, напоминающая средневековый донжон.

В 1850-х годов статский советник, купец Леопольд Кениг, владелец сахарных, винокуренных заводов и лесных угодий на юге России, приобрел у банкира и промышленника барона Александра Штигица сахарный завод и участок земли напротив, на котором предполагал разместить свой загородный дом со службами. Однако вскоре Кениг все же решил развернуть здесь бумагопрядильное производство, наиболее перспективное в то время.

В 1873 году, под руководством архитектора Н.В. Трусова, на берегу Екатерингофки началось строительство прядильного корпуса, а годом позже – склада готовой продукции. Здания прядильного производства и склада, построенные на Чернореченской мануфактуре, воплотили наиболее характерные черты «кирпичного стиля», этого рационально-технического направления 2-ой половины XIX века.

В 1883 году мануфактура перешла в собственность сына Кенига – Леопольда Леопольдовича. В этот период (1880-1890-е) строительные работы велись под руководством архитектора В.В. Виндельбандта.

Следующим автором фабричных строений стал выдающийся мастер «кирпичного стиля» и раннего модерна архитектор К.К. Шмидт. Работы предреволюционного периода велись под руководством архитектора А.Г. Гавемана, построившего корпус ниточной фабрики, которая была полностью реконструирована в 1950-е годы.



3

В начале XX века производство состояло из бумагопрядильного, крутильного, белильного, красильного и ватного отделений. При фабрике имелись общежития, больница и читальня для рабочих. За высокое качество продукции фирма была награждена большими золотыми медалями на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Москве и многих международных выставках.

После революции предприятие преобразовали в прядильно-ниточный комбинат «Советская звезда». При модернизации, замене оборудования и расширении производства проводились строительные работы, искажившие первоначальный облик комплекса.

- [1] Панорама фабрики со стороны р. Екатерингофки;
- [2] Водонапорная башня;
- [3] Главный корпус прядильной фабрики.

## 2. Калининский пивоваренный завод (Курляндская 48-50; ул. Степана Разина 6, 8, 9-13; Рижский пр., 80)



1

Архитектура этого предприятия создает совершенно особую среду в прилегающих к Обводному каналу кварталах, свой неповторимый микроландшафт, обладающий редкой цельностью и специфической выразительностью.

Заводские здания разместились на нескольких участках, и застройка в пределах каждого из них складывалась самостоятельно.

В первой половине XIX века вдоль берегов Екатерингофки тянулись узкие участки,

принадлежавшие частным владельцам. Здесь же располагался лесопильный завод купца Скрябина.

В середине XIX века купец П.Н. Казалет постепенно скупил эти частные владения и лесопильный завод.

Главный цех розлива продукции строился в 1859 году по проекту Л.Л. Бонштедта – выдающегося немецкого зодчего, долгие годы работавшего в Петербурге. Обводным каналом, стали группироваться бродильные и варочные цеха.



От первоначальной постройки сохранились ряды металлических колонн, поддерживающих сводчатые перекрытия. Пропорции колонн и очертания сводов отличаются легкостью и изяществом. Это яркий образец утилитарной архитектуры, выразительность которого основана на осмыслении эстетических возможностей новых конструкций.



Следующий этап формирования производственного комплекса Калининского завода связан с творчеством видного мастера петербургской промышленной архитектуры Э.Г. Юргенса.

Самым значительным его произведением, вошедшим в число выдающихся памятников промышленного зодчества, стало здание солодовни Калининского завода. Краснокирпичный массив, вырастающий на углу Курляндской и Эстляндской улиц, по эмоциональной силе и суровой экспрессии принадлежит к самым впечатляющим образцам петербургской архитектуры второй половины XIX века. Сооружение выдержано в духе «кирпичного стиля», получившего широчайшее распространение в фабрично-заводском строительстве той поры.



На Калининском заводе Юргенс осуществил еще целый ряд работ: сооружение ледников и бродильни (1873-1876), производственного здания на набережной Обводного канала (1879), расширение существовавших корпусов. По его же проекту 1880 году напротив бывшего особняка Казалета построен жилой дом для заводских служащих (Рижский пр., 78 – ул. Степана Разина, 7).

Крупные строительные мероприятия на заводе проводились в конце XIX века по проектам и под руководством гражданского инженера В.Р. Бернгарда.

Последний этап строительства на заводе относится к 1900–1910-м годам. По проекту гражданского инженера А.А. Гимпеля была построена одноэтажная бондарная мастерская (1903). Здание выдержано в «кирпичном стиле» и выходит торцом на Рижский проспект.



Эти постройки завершили формирование комплекса Калининского пивоваренного завода.

В советский период предприятие получило название «Пивоваренный завод им. Степана Разина». Заводские здания не подвергались коренной реконструкции. Минимальным был и объем нового строительства. В настоящее время здесь находится уникальный Музей пивоварения. Производство выведено с территории предприятия.

- [1] Бывший жилой дом рабочих;
- [2] Общий вид солодовни;
- [3] Солодовня;
- [4] Вытяжные трубы солодовни;
- [5] Оборудование броидильного цеха;
- [6] Жернов.

### 3. Российская бумагопрядильная мануфактура («Веретено») (наб. Обводного канала, 223–225)



С фабрикой, расположенной на северном берегу Обводного канала, недалеко от Старо-Петергофского проспекта, связано начало промышленного переворота в Петербурге и России.

Одно из первых в России крупных ткацких предприятий было основано в 1835 году.

Первоначальный проект был заказан в Англии и доработан в Петербурге под руководством одного из владельцев фабрики – А.Я. Вильсона – архитектором Н.Я. Анисимовым. Главное здание состоит из центрального (в глубине

двора) и двух боковых симметричных корпусов. Это – ранний пример многоэтажного производственного сооружения с внутренним металлическим каркасом. Черты позднего классицизма заметны в павильоне проходной-конторы, увенчанном легкой ротондой с тонкими колонками и парящей фигуркой Меркурия – символ покровительства промышленности и торговле. Над аркой и по сторонам ее расположены три чугунные доски с именами учредителей бумагопрядильной компании и датой основания фабрики. Эти уникальные доски свидетельствуют о начале промышленного переворота в стране, связанного



со строительством первых бумагопрядильных мануфактур, использовавших машинный способ производства.



2

Английское и немецкое происхождение учредителей – Александра Вильсона, Карла Мейснера, Карла Клейна и др. говорит о тесных связях Петербурга с самыми передовыми промышленными державами того времени. Конструкции и машины новой фабрики были изготовлены в Манчестере и доставлены в Россию морским путем.

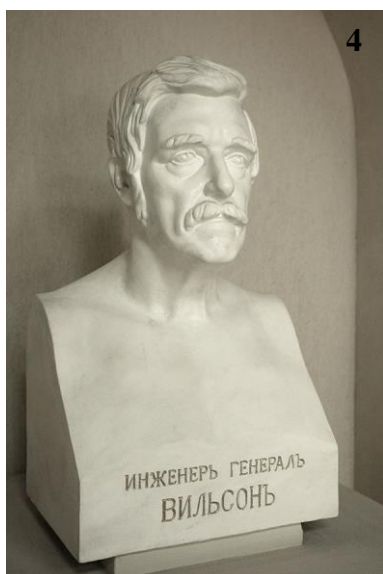


3

Фабрика построена почти одновременно с завершением прокладки Обводного канала – важной водной артерии, вдоль которой сформировался мощный промышленный пояс. Во второй половине XIX века предприятие было расширено. Работы проводились под руководством архитекторов Р.Р. фон

Генрихсена (1857), Н.П. Гребенки (1858), Л.Ф. Шперера (1883) и К.К. Циглера фон Шафгаузена (1890-е).

Здание заводской проходной одним из первых среди промышленных построек Петербурга было взято под государственную охрану. Сейчас и оно, и производственный корпус, используются фабрикой «Веретено» по первоначальному назначению.



4



5

- [1] Общий вид фабрики;
- [2] Конторское здание;
- [3] Фигурка Гермеса;
- [4] А. Вильсон;
- [5] Фабрика в 1930-е годы.

#### 4. Товарищество Российско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник» (в советский период «Красный треугольник») (наб. Обводного канала, 134, 136, 138)

Огромную территорию на южном берегу Обводного канала занимают корпуса фабрики «Треугольник». Эту марку знали не только в России. Даже Европа не могла конкурировать с



«Треугольником» в изготовлении дешевых и высококачественных резиновых галош. Продукция знаменитой петербургской фабрики красовалась в витринах лучших магазинов европейских столиц.

Гигантские краснокирпичные корпуса Товарищества «Треугольник» тянутся вдоль Обводного канала почти от Балтийского вокзала до Старо-Петергофского проспекта. Их



однообразный, монотонный ряд перебивается только водонапорными башнями и неожиданной соединительной аркой между корпусами, под которой теперь находится главный въезд на территорию фабрики, а еще в начале XX века протекала река Таракановка. Здания этого промышленного комплекса со стороны Обводного канала производят очень сильное впечатление. Они видны

издалека, их мощные силуэты наряду с мостами, перекинутыми через канал, и отражениями в канале составляют особый образный ряд этой части Петербурга.

История предприятия началась в 1859 году, когда немецкие купцы Людвиг Гейзе и Христиан Дисен арендовали у шляпных фабрикантов – братьев Циммерман – земельный участок на Обводном канале, и учредили «фабрику калош и других резиновых изделий в Санкт-Петербурге». В качестве главного специалиста был приглашен американский техник Роберт Сторн. 11 марта 1860 года утвержден устав и образовано Товарищество Российско-американской резиновой мануфактуры.



К тому времени Обводный канал представлял собой судоходную артерию, соединявшую порт с верхним течением Невы. Согласно «Положению о размещении и устройстве частных



4

заводов в С.-Петербурге» 1833 году, из центра города выводились экологически вредные производства. Одним из районов, где допускалось их размещение, стала местность вдоль Обводного канала. Его берега (которые имели тогда земляные откосы, укрепленные внизу шпунтовым рядом и выложенные выше булыжной бермой) начали быстро осваиваться небольшими промышленными предприятиями.

Резиновое дело в России оказалось очень выгодным. На работу принимали в основном женщин, чей труд оплачивался невысоко. Их называли «калошницами». В 1862 году Товарищество «Треугольник» купило соседнюю фабрику Кирштенев «Гумми и гутаперча» и в последующие годы продолжало скупать вдоль канала участок за участком. Фабрика разрасталась и вглубь территории. Тем временем в 1872 году, точно вызов «Треугольнику», здесь же, на Обводном канале, рядом с Митрофаньевской мануфактурой, непосредственно примыкавшей к Товариществу, выросли корпуса англо-русского акционерного общества резиновой мануфактуры «Макинтош». Новое резиновое предприятие просуществовало всего восемь лет и, не выдержав конкуренции соседа, в 1880 году продало корпуса и оборудование «Треугольнику», ставшему после этого крупнейшим предприятием в России по изготовлению резиновых изделий.



5

Комплекс фабрики формировался в течение 1860-1910-х годов. За протяженным фронтом лицевых зданий скрывается целый лабиринт производственных корпусов, соединенных между собой кирпичными арочными переходами. Основная часть построек выполнена в «кирпичном



стиле» с внутренним металлическим или железобетонным каркасом. Несколько корпусов, построенных в начале XX века, представляют собой своеобразные фахверковые сооружения с рамным железобетонным каркасом скелетного типа. Трудно выделить здесь наиболее значительные постройки, настолько цельной и неразрывной является общая композиция. По многим этажам зданий были проложены рельсы с поворотными кругами, по которым двигались тележки с болванками для резиновой обуви.

На территории предприятия образовалась совершенно особая архитектурная среда с внутренними улицами, трубами, легкими металлическими лестницами, переходами. Фабрика оказала влияние и на создание социальной структуры близлежащих кварталов, – неподалеку были построены жилые дома для рабочих, больница, клуб, магазины.



Среди авторов этого огромного комплекса такие известные петербургские архитекторы, как Р.Р. Генрихсен, Р.А. Гедике, Э.Г. Юргенс, Е.И. Гельман, гражданские инженеры Е.А. Кржижановский, Л.А. Серк и др.

В советский период предприятие стало гигантом резиновой промышленности под названием: Объединение «Красный треугольник». За это время в глубине участка были построены новые корпуса, по масштабу и внешнему облику не вписавшиеся в комплекс исторических построек фабрики.

В постсоветское время объединение распалось на три предприятия, которые до сих пор продолжают выпускать резиновую продукцию, хотя объемы производства, в силу экономических причин, значительно сократились. В настоящее время часть зданий перепрофилирована под офисные функции.

Весь комплекс старых зданий – более восьмидесяти корпусов – находится под охраной государства.

[1] Общий вид фабрики. Из юбилейного альбома 1910 года;

[2] Ф.И. Краузкопф – один из основателей фабрики;

[3] Реклама завода;

[4] Галошный цех. 1910 год;

[5] Дворовая территория завода в 1910 году;

[6] Панорама с аркой над бывшим руслом реки Таракановки;

[7] Исторический интерьер директорского корпуса;

[8] Завод в панораме Обводного канала.

## 5. Пивоваренный завод И. Дурдина (Курляндская ул., 28)



Пивоваренный завод русского промышленника Ивана Дурдина находится между набережной Обводного канала и Курляндской улицей.

Среди сохранившихся зданий этого завода наиболее интересно здание солодовни с сохранившимися вытяжными трубами, на которых сохранились буквы «И», «Д» и годы «1874», «1880».

Заводские постройки выполнены по проектам известных мастеров промышленной архитектуры – архитекторов В.Ф. фон Геккера и Э.Г. Юргенса.

В советский период на исторической территории пивоварни Дурдина находился «Дрожжевой завод» и предприятие «Дагвино». Со стороны набережной Обводного канала было выстроено панельное здание, диссонирующее с историческими постройками (наб. Обводного канала, 207). Но в просвете между домами можно увидеть старинную краснокирпичную солодовню с вытяжными трубами.

Иван Дурдин владел большим числом доходных домов, в том числе на Старо-Петергофском проспекте вблизи Обводного канала, на углу набережной Обводного канала и Лиговского проспекта – знаменитая «Дурдинка».

[1] Солодовня;

[2] [3] Вытяжные трубы солодовни с инициалами и годом основания.

## 6. «Казенный очистной винный склад № 4» (наб. Обводного канала, 199-201)

Состав комплекса:

- Здание конторы;
- Фильтрационное отделение с ректификационной башней;
- Здание склада;
- Проходная с каменной оградой.



Винная монополия, исключительное право государства на торговлю спиртными напитками, была введена в России во второй половине 1890-х годов. Целью введения монополии было увеличение доходной части государственного бюджета. Инициатор реформы – министр финансов С.Ю. Витте.

Уже в 1897 году, несмотря на расходы, связанные со строительством казенных винных складов и

лавок, валовый доход от водки составил 52 млн руб. А в 1903 году, когда Витте ушел из министерства финансов эта прибыль достигла 365 млн руб. в год.



Для осуществления винной монополии необходимо было построить казенные винные очистные склады, куда владельцы частных винокуренных заводов должны были сдавать свою продукцию. В эти склады привозили из провинции выкуренный спирт; здесь он очищался от вредных примесей – ректифицировался. Винный спирт крепился до 90-95°, затем из него делали водку крепостью не ниже 40°.

Продавался готовый продукт тут же на складе или в казенных винных и доверенных частных лавках.

В Петербурге казенные винные склады располагались в разных частях города. Первый казенный винный склад находился на Калашниковской наб. (1896, арх. А.В. Иванов). Второй казенный винный склад – на Ватном острове (1896–1897, арх. Р.Р. Марфельд). Третий казенный винный склад – на наб. Таможенного канала на Васильевском острове (1898, арх. К.К. Тарасов). Четвертый казенный винный склад был построен на данном участке (современный адрес: наб. Обводного канала, 197–201) в 1896-1898 годах гражданским инженером Г.Г. Рабцевичем.

Комплекс построек Казенного винного склада обращен на набережную Обводного канала. По красной линии расположены трехэтажный корпус (бывший конторский с поздней пристройкой), ограда и проходная. С отступом от красной линии параллельно и перпендикулярно набережной канала расположены четырехэтажный корпус, ректификационная башня, двухэтажные корпуса и котельная с дымовой трубой. Комплекс представляет собой компактную планировочную структуру построек, выполненных, включая ограду, из красного лицевого кирпича в «кирпичном стиле».

После 1917 года на территории Четвертого казенного винного склада работал механический завод Главхлеб. В послевоенное время здания были переданы радиозаводу. В настоящее время в зданиях на исследуемой территории находятся многочисленные предприятия-арендаторы.

[1] Историческая фотография винного склада;

[2] Склад в панораме Обводного канала.

## 7. Измайловские провиантские магазины (наб. Обводного канала, 167, Лермонтовский пр., 54)



Исторический облик берега Обводного канала у Лермонтовского проспекта формируют протяженные здания Измайловских провиантских магазинов – складов. Это уникальный образец комплекса зданий утилитарного назначения с парадным решением фасадов в стиле позднего классицизма, проекты которых, разработанные архитектором В.П. Стасовым, применялись в строительстве Петербурга, Москвы, Твери.



Ранее эту территорию занимал учебный плац лейб-гвардии Измайловского полка. Затем здесь появились четыре временных деревянных сарая. На месте одного из них, ближайшего к берегу, решено было выстроить новые каменные здания по образцу Троицких складов на Петербургской стороне архитектора Л. Руска. Проект магазинов, разработанный В.П. Стасовым, в 1819 году утвердил император Александр I. Воспроизведя основные архитектурные черты Троицких магазинов, зодчий сильно изменил пропорции строений,

завершив их дорическим фризом, что позволило придать им монументальный величественный облик. Строительство четырех складов было завершено в 1821 году. Впоследствии два склада в 1915-1916 годах были объединены в одно протяженное здание для устройства в нем манежа Николаевского кавалерийского училища.

В советский период все корпуса были приспособлены под заводские цеха.

[1] [2] Измайловские провиантские магазины в панораме Обводного канала. 1926 год;

[3] Измайловские провиантские магазины в панораме Обводного канала. Современная фотография.

## 8. Здание Балтийского вокзала (наб. Обводного канала, 120, лит. Б)



В 1853-1857 годах барон А.Л. Штиглиц на свои личные средства построил железную дорогу между Петербургом и Петергофом – «с правом владения» до выкупа дороги правительством. В 1858-1859 годах была сооружена ветка на Красное Село, в 1862-1864 годах – участок дороги до Ораниенбаума. Новая Балтийская железная дорога, как и строившаяся в те же годы Варшавская, начиналась на левом берегу Обводного канала. Здесь же, у канала, было построено и здание вокзала, скомпонованное по тупиковой схеме. Балтийский вокзал – конечный пункт

железной дороги, соединившей Петербург с Петергофом, – был размещен к западу от Варшавского вокзала, в некотором отдалении от набережной канала: перед ним была предусмотрена привокзальная площадь. Здание вокзала было спроектировано архитектором А.И. Кракау, инженером Ю. Фляш, и построено в 1855-1857 годах. До конца 1890-х годов в помещении каждой станции Петергофской (Балтийской) ветки железной дороги находился портрет барона А.Л. Штиглица. Мост через Обводный канал в створе Лермонтовского проспекта назывался Штиглицевским.





2

В силу Высочайше утвержденного 14 ноября 1893 года положения, с 1 января 1894 года Санкт-Петербурго-Варшавская железная дорога перешла в ведение казенного Управления, а с 1 января 1907 года (вместе с Балтийской и Псково-Рижской) вошла в состав Северо-Западных железных дорог, которые в 1929-м году объединились с Октябрьской.

В 1955 году вплотную к Балтийскому вокзалу построили здание метро «Балтийская».

[1] Балтийский вокзал. Начало XX века;

[2] Балтийский вокзал.

## 9. Здание Варшавского вокзала (наб. Обводного канала, 118)



1

Еще в процессе строительства Петербурго-Московской магистрали решался вопрос о дальнейшем развитии сети железных дорог в России. Предполагались два направления: южное, имевшее в основном экономическое значение, и западное – стратегическое – для связи России со столицами европейских государств – Берлином, Веной, Парижем, Брюсселем.

В 1850-1860-х годах развернулось строительство железных дорог, связавших Санкт-Петербург с юго-западными губерниями и государствами.

15 февраля 1851 года состоялось Высочайшее повеление о постройке средствами казны железной дороги из Петербурга на Варшаву.

25 февраля 1851 года Главноуправляющий генерал-адъютант П. Клейнмихель отдает распоряжение: железную дорогу к Варшаве вести по направлению от Санкт-Петербурга через Гатчину, Лугу, Псков, Остров, Динабург, Вильно, Гродно и Белосток; дорогу эту именовать Санкт-Петербурго-Варшавской.

Одновременно с дорогой стали строить вокзалы в Петербурге и на станциях, вагонные и локомотивные депо («сарай»), жилые дома для рабочих и служащих дороги, различные подсобные помещения и мастерские. Главным архитектором по строительству станционных зданий назначается академик К. Скаржинский, помощниками к нему – П. Сальмонович, А. Горностаев и другие.



2

Вокзал С.-Петербургско-Варшавской дороги разместили вблизи Обводного канала, напротив Измайловского проспекта. Его строительство было осуществлено в несколько этапов на протяжении 1850-х годов.



В 1852-1855 годах по проекту архитектора К.А. Скаржинского была построена 1-я очередь комплекса Петербургской станции Петербурго-Варшавской железной дороги, ядром композиции которого стал Варшавский вокзал.

Он разместился на границе города, за Обводным каналом, с отступом от линии набережной.

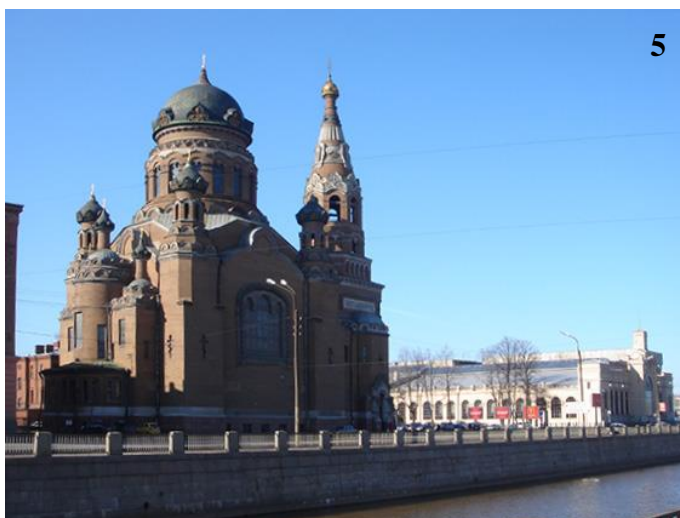
По мере строительства и удлинения Варшавской железной дороги рос поток пассажиров и грузов, и первое здание

Варшавского вокзала, построенное в начале 1850-х годов, уже не удовлетворяло новым требованиям. Возникла необходимость его расширения и перестройки.



К проектированию нового здания Варшавского вокзала был привлечен архитектор П.О. Сальмонович, строительство велось под руководством группы инженеров, как русских, так и иностранных. Основные работы по перестройке здания Варшавского вокзала были закончены в декабре 1860 года. К главному зданию были сделаны пристройки в сторону Обводного канала. Фактически вокзал имел два дебаркадера: для прибывающих и отправляющихся поездов, а также для отстойного парка вагонов. В парке с

остекленной крышей могли находиться до 60 вагонов, поступавших в распоряжение начальника станции.



Новое здание Варшавского вокзала по сравнению с первоначальным было увеличено и получило новый архитектурный облик. Входы перенесли на боковые фасады: этим достигалось разделение пространства вокзала на «зону отправления» и «зону прибытия». Фасад торцевой части, выходящий к Обводному каналу, был прорезан очень крупными арочными окнами, освещающими крытый «путевой двор», и завершен небольшой часовой башенкой.

В советский период вокзал продолжал действовать. В феврале 1918 года от его

платформы экстренный поезд N 401 в составе паровоза и одного вагона повез курьера Ленина Г. Чичерина для подписания Брестского мира.

В середине XX века от вокзала продолжали отходить поезда юго-западного направления. В этот период он несколько изменил свой облик. На месте часовни, поставленной перед входом в начале XX века, в год 70-летия со дня рождения И. Сталина возник памятник В.И. Ленину (арх. Н. Томский). Во 2-й пол. XX века покрытие в южной части вокзала было демонтировано (в 1960-х), северный участок путей асфальтирован. Вокзал перестал функционировать. Часть территории заняли службы Октябрьской железной дороги, часть перешла в пользование к различным организациям и предприятиям. В 1990-х – 2000-х годах часть территории станции была занята Центральным железнодорожным музеем Октябрьской железной дороги с богатой открытой экспозицией подвижного состава, разместившейся на путях.

- [1] Общий вид Варшавского вокзала;
- [2] Водонапорная башня Варшавского вокзала;
- [3] Варшавский вокзал и Церковь Воскресения Христова в панораме Обводного канала;
- [4] Типография Варшавского вокзала и Церковь Воскресения Христова;
- [5] Церковь Воскресения Христова и здание Варшавского вокзала.

#### 10. Церковь Воскресения Христова (наб. Обводного канала, 116, лит. А)



В 1894 году на пустующем участке набережной была построена деревянная часовня и церковь Воскресения Христова, просуществовавшая до сооружения в 1904-1908 годах каменной церкви по проекту архитекторов Г.Д. Гримма, Г.Г. фон Голи, А.Л. Гуна, оформленной в модернизированных формах древнерусской архитектуры XVII века. Строительство было приурочено к бракосочетанию Их величеств. Церковь Воскресения являлась и является главной доминантой окружающего пространства.



- [1] Закладка церкви Воскресения Христова;
- [2] Церковь Воскресения Христова в панораме Обводного канала.

## 11. Паровозное здание (Митрофаньевское шоссе, 2, корп. 9, лит. В)

При строительстве Варшавского вокзала одновременно создавались вспомогательные службы, в том числе ремонтные мастерские, паровозные депо.



К началу открытия движения по всей линии в инвентаре дороги числились 101 пассажирский и 103 товарных паровоза: серий «А» – пассажирские, «Б» – товарно-пассажирские, «Г» – товарные, построенные на заводах Кайля в Париже, Шнейдера в Крезе, Шарпа Стюарта в Манчестере, Кулье в Бельгии, Борзига в Берлине, Австрийского общества железных дорог. В 1862—1869 годах Александровский завод в Петербурге (ныне «Пролетарский») построил 13 паровозов, в 1870 году на дорогу поступили еще два, построенные Санкт-Петербургскими мастерскими, затем 19 пассажирских паровозов системы компаунд Коломенского завода (серии «К») и быстроходные паровозы системы тандем компаунд Путиловского завода (серии «П»).



Вагонный подвижной состав в основном представлялся продукцией заграничного рынка, являясь изделием заводов Пфлюга и Лауэнштейна, Пауэльса, Гюльо, Жанена и др. До 1888 года классные вагоны освещались стеариновыми свечами, установленными либо в настенных фонарях, либо в потолочных плафонах.

Отопление вагонов в первые годы производилось посредством кирпичных грелок, затем устанавливаются особого типа изразцовые сухие печи, которые вскоре заменяются на железные и чугунные. Параллельно исследовались другие способы. И с 1884 года на дороге стало вводиться водяное отопление.

Одновременно со зданием вокзала (1858-1860) по проекту главного архитектора Общества российских железных дорог П.О. Сальмановича строится Паровозное здание (депо)

на 14 паровозов. Вероятно, здание строилось в 2 этапа (корпус Мастерских пристроен к Круглому зданию). Внутри здания под куполом находился поворотный круг. Паровоз заезжал через ворота внутрь депо и с помощью поворотного круга перемещался в одну из секций – стойло.

Существующее Паровозное здание с мастерскими построено к 1860 годам.

С 1916 по 1924 годы Ремонтные мастерские стали называться – Петроградские Главные мастерские Северо-Западной железной дороги.

С 1924 – Ленинградские Главные Мастерские Северо-Западной железно дороги, с 1928 – Паровозоремонтный завод Северо-Западной железной дороги. С 1930 года завод стал предприятием подъемно-транспортного оборудования, окончательно отделился от Управления



Северо-Западной железной дороги и перешел под начало Треста ТРЕМАСС. С 1931 года его передали Народному Комиссариату тяжелого машиностроения. В 1937 году присвоили имя С.М. Кирова.

Паровозное здание на 14 вагонов с корпусом Мастерских – составной элемент комплекса построек петербургской станции С.-Петербурго-Варшавской железной дороги. Относится к достаточно раннему этапу развития комплекса – возведено в период второй очереди строительства станции – в 1858-1860 годы, одновременно с перестройкой здания вокзала, по проекту того же автора. Оно возникло в период активного подъема железнодорожного строительства в России во второй половине XIX века. Судя по аналогам, по своему объемно-планировочному решению оно является характерным примером станционного паровозного здания. Оформлено в характерных для своего типа (промышленного здания) и времени строительства формах «кирпичного стиля».

В советский период здание использовалось под мастерские.

В 2000-е годы было перепрофилировано под офисные цели. Один из удачных примеров приспособления объекта культурного наследия для современного использования.

[1] Историческое изображение паровозного депо, 1845;

[2] Общий вид паровозного депо. Современное состояние;

[3] [4] Внутреннее пространство после реконструкции.

## 12. Скотопригонный двор (Московский пр., 65)

Хозяйственные постройки, такие как соляные, винные и хлебные магазины, возникали в Петербурге по мере развития столицы и роста населения. К ним относится и скотопригонный двор, где производилась торговля крупным и мелким скотом, пригоняемым в город.

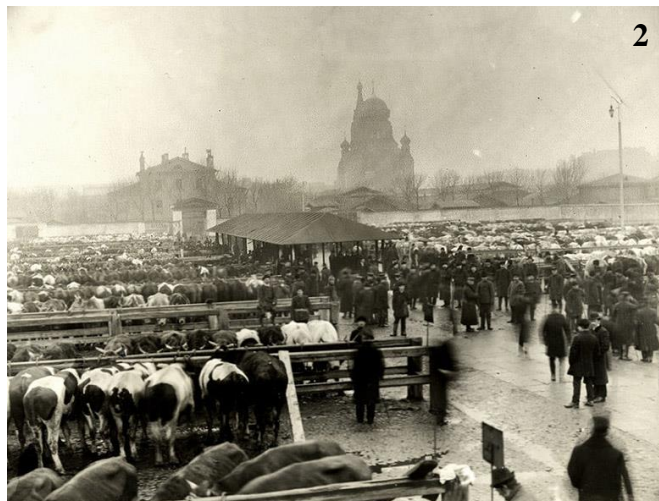


До 1825 года весь крупный скот продавался на специально отведенной площадке, располагавшейся на южном берегу Обводного канала при пересечении его с Царскосельской дорогой. По свидетельству современников это была большая, грязная площадь, окруженная невысоким забором. Внутри площадки было набито несколько рядов прясел для привязи быков, помещались сараи и небольшая «пробная» бойня.

Непосредственным поводом для разработки нового скотопригонного двора послужило замечание Александра I министру внутренних дел В.П. Кочубею при проезде в Царское село, что площадка «недостаточна и безобразна».

Разработать проект скотопригонного двора было поручено ученику Адриана Захарова, члену Строительного комитета архитектору Иосифу Шарлеманю. В августе 1821 года проект был представлен Александру I и получил Высочайшее одобрение. Главный флигель с тройной аркой въезда, выходящий на Царскосельскую дорогу (ныне Московский проспект), решен просто и величественно в стиле позднего русского классицизма и декорирован двумя лепными панно, изображающими рога изобилия. Въезд в здание украшали также монументальные бронзовые фигуры быков.

Из-за неимения в городской думе свободных средств к осуществлению проекта приступили только в 1823 году. К этому времени по просьбе скототорговцев И. Шарлемань переработал фасад бокового флигеля по Обводному каналу, увеличив его протяженность почти вдвое, с тем, чтобы на территории двора одновременно могло помещаться до 3000 быков. По центральной оси боковых флигелей были устроены дополнительные ворота.



Большой ущерб строительству скотопригонного двора нанесло наводнение 1824 года. Заготовленные бревна, известь, песок и кирпич полностью смыло водой. Хотя работы по отстройке здания были закончены в самом начале 1826 года, комиссия нашла его не полностью законченным.



Отсутствовали бронзовые быки, хотя

Отсутствовали бронзовые быки, хотя

пьедесталы для них были уже изготовлены. Только в 1827 году скульптор В.И. Демут-Малиновский сообщил об окончании работ по отливке фигур быков, и их установили перед въездом в здание. Двор был замощен, всю его площадь занимали ряды прясел. По оси главного здания во дворе находилась небольшая каменная часовня.

Добротное здание скотопригонного двора, обширное и вместительное, вполне отвечало своему назначению и долгое время не перестраивалось. Но уже в 1860-е годы места стало недостаточно, двор приходил в упадок, на прилегающей территории образовалась свалка мусора. Начались ремонтные работы в самом дворе и на соседних участках. Здесь в 1880 году по проекту архитектора М.Ф. Петерсона было заложено здание новых городских скотобоев, которые



прежде находились на Гутуевском острове. Но, по мере застройки Обводного канала жилыми домами и фабричными зданиями, прогон скота по городским улицам и набережным после торгов стал очень неудобным. К западу от скотопригонного двора была проложена железнодорожная ветка, и в конце XIX века более половины скота доставлялось не пригоном, а по Николаевской железной дороге. После устройства между скотопригонным двором и железнодорожной веткой сеного или скотозагонного двора окончательно сложился комплекс, предназначенный для обеспечения жителей столицы парным мясом.



После революции необходимость в существовании скотопригонного двора как места купли-продажи крупного и мелкого рогатого скота совершенно отпала. К тому же бойни, оказавшиеся в черте города, не отвечали техническим и санитарным требованиям. В 1932 году на южной окраине Ленинграда началось сооружение грандиозного мясокомбината. Здание скотопригонного двора передали молочному предприятию, и в 1933 году на его территории, по проекту архитекторов В.Ф. Твелькмейера, А.М. Соколова и И.И. Фомина, началось строительство молокозавода.

Несмотря на то, что еще в 1900-х годах здание скотопригонного двора привлекло к себе внимание искусствоведов как один из интереснейших памятников русского классицизма, со стороны Обводного канала была разобрана центральная часть бокового флигеля – бывшие загоны ворота, – с тем, чтобы открыть вид на новое здание молокозавода. Таким образом, часть памятника оказалась утраченной. А в 1936 году без разрешения Инспекции по охране памятников фигуры быков вместе с пьедесталами сняли и перенесли к зданию мясокомбината.

Во время войны снарядами был поврежден главный корпус и стена дворового фасада. В течение 1942–1943 годы сотрудники Инспекции по охране памятников выполняли архитектурные обмеры здания. В 1944 году восстановили барельефы на главном фасаде.

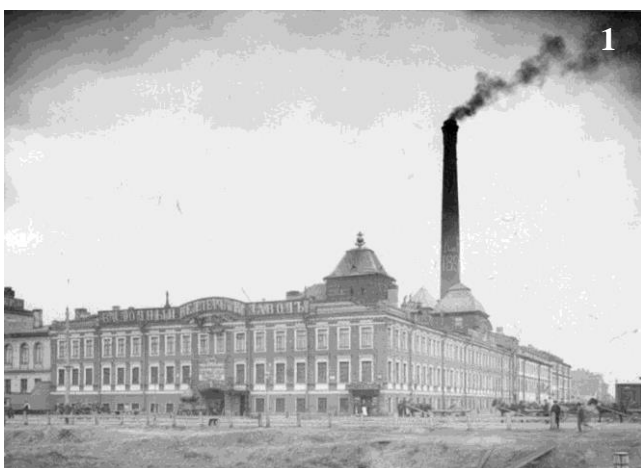
В 1950-е годы, по проекту архитектора Матвеева, была выполнена реконструкция флигеля вдоль Обводного канала. Архитектор не стал в точности повторять проект Шарлеманя.

Въездные ворота и корпус не противоречат характеру исторического здания, но выполнены в стиле 50-х годов XX века. Объем центральной части решен более крупно, арочные проезды возводились с применением новых конструкций. В целом весь комплекс производит цельное впечатление. Проектом реконструкции предусматривалось возвращение быков, но уже к воротам со стороны Обводного канала. К сожалению, это до сих пор не осуществлено.

До начала 2010-х годов в здании скотопригонного двора находилось успешно работающее предприятие ОАО «ПЕТМОЛ». В настоящее время предприятие выведено с территории. В корпусе Шарлеманя, выходящем на Московский проспект, расположены конторские помещения. Комитет по охране памятников контролирует ремонтно-реставрационные работы корпусов скотопригонного двора, являющихся памятником архитектуры федерального значения.

- [1] Открытка с видом Скотопригонного двора;
- [2] Двор Скотопригонного двора;
- [3] Главный корпус Скотопригонного двора с фигурами быков, 1930-е;
- [4] Молокозавод на территории бывшего Скотопригонного двора;
- [5] Фигура быка у Мясокомбината на Московском проспекте.

### 13. Водочный завод «Келлер и К<sup>о</sup>» с дымовой трубой (б. дом Е.Т. Цолликоффера) (Обводного канала наб., 92)



Водочный завод Келлера разместился в здании, расположенном на угловом участке набережной Обводного канала и Заозерной улицы. Участок был освоен в первой половине XIX века. В 1866 году по проекту Е.Т. Цолликоффера было выполнено расширение здания. В 1880-е годы здание было приспособлено под водочный завод гражданским инженером П.П. Нарановичем. Во дворе были выстроены две водонапорных башни. Завод был поставщиком Императорского двора.

В советский период была утрачена одна из водонапорных башен. Здание использовалось под производственные нужды. В настоящее время здесь находятся конторские помещения.

Здание является выявленным объектом культурного наследия.





- [1] Здание фабрики до 1917 года;
- [2] Вид на завод и Заозёрную (Лубенскую) улицу, 19130-е;
- [3] Здание бывшего завода в панораме Обводного канала.

#### 14. Фрунзенский универмаг (наб. Обводного канала, 129, Московский пр., 60)

В годы советской власти значение Московского проспекта (в то время Международного) значительно возросло, а с разработкой в первой половине 1930-х годов Генерального плана развития Ленинграда, проспект приобретает особое значение в структуре города. Реализация идеи создания нового центра социалистического Ленинграда на бывшей южной окраине, в районе Средней Рогатки, делает Международный проспект основной магистралью, связующей историческое ядро главную новостройку города Ленина.

К 1930-м годам участок № 60 на углу проспекта и Обводного канала продолжает



практически пустовать, занятый с краю лишь двумя небольшими домиками.

Именно это место, имеющее столь выигрышное градостроительное положение, было решено отвести для строительства нового городского универмага, которому надлежало стать образцовым центром торговли Октябрьского района.



По итогам проведенного в 1934 году закрытого конкурса для реализации был отобран проект авторского коллектива, возглавлявшегося профессором Е.И. Катониным. Евгений Иванович Катонин (1889-1984) вошел в историю советской архитектуры как многогранный мастер – проектировщик-объемщик, градостроитель и паркостроитель, а также художник-график.

В возглавляемый Катониным авторский коллектив проекта Октябрьского универмага входили архитекторы Е.М. Соколов, Л.С. Катонин,

К.Л. Иогансен и инженер С.И. Катонин. Проектирование велось мастерской Ленпромторга.

Строительство было начато в 1934 и завершено в 1938 году строительным трестом Ленкомвнуторга.



Пока велось строительство, произошло изменение территориального деления города, и новый торговый центр оказался в образованном в 1936 году Фрунзенском районе. Поэтому, сооружение универмага, проходящего по всей строительной документации как «Октябрьский», завершилось открытием универмага «Фрунзенский». В литературе эта постройка отмечается как наиболее значительная архитектурная работа Е.И. Катониной и знаковое произведение ленинградской архитектурной школы периода перехода от конструктивизма к освоению образов

архитектуры классицизма.

В настоящее время здание законсервировано. Здание является объектом культурного наследия регионального значения.

[1] Фрунзенский универмаг в 1950-е;

[2] Общий вид Фрунзенского универмага;

[3] Вид с Московского проспекта.

## 15. Электростанция Общества электрического освещения 1886 года (наб. Обводного канала, 76)

История строительства первых центральных электростанций в Петербурге связана с бурным развитием электротехнической промышленности в Европе и в России.



До 80-х годов XIX века в Петербурге существовало много частных электрических станций. Это были небольшие мастерские, устроенные в жилых домах, на фабриках, в магазинах, учебных заведениях. Они использовались для освещения отдельных зданий. Очень высоко оценивался технический уровень придворной «фабрики электричества», предназначенной непосредственно для освещения Зимнего дворца.

Но к середине 1880-х годов уже остро чувствовалась необходимость в строительстве центральных электростанций. Только они могли обеспечить освещение улиц, мостов, трамвайное движение в городе.

В 1886 году Петербургская городская дума вынесла постановление об отводе мест для сооружения центральных электрических станций.



Для участия в городском конкурсе на освещение Санкт-Петербурга Вернер и Карл Сименсы, совместно с Deutsche Bank и рядом русских банков, создали в 1886 году «Общество электрического освещения», которому и достался городской заказ. В отличие от большинства иностранных фирм «Общество 1886 года», учрежденное на основе российского права с уставным капиталом в 1 млн рублей, было ориентировано не на вывоз заработанного капитала за границу, а на инвестирование его в развитие бизнеса в России. Оно стало первой в России энергетической компанией полного цикла, работающей в сферах генерации, передачи и распределения энергии.

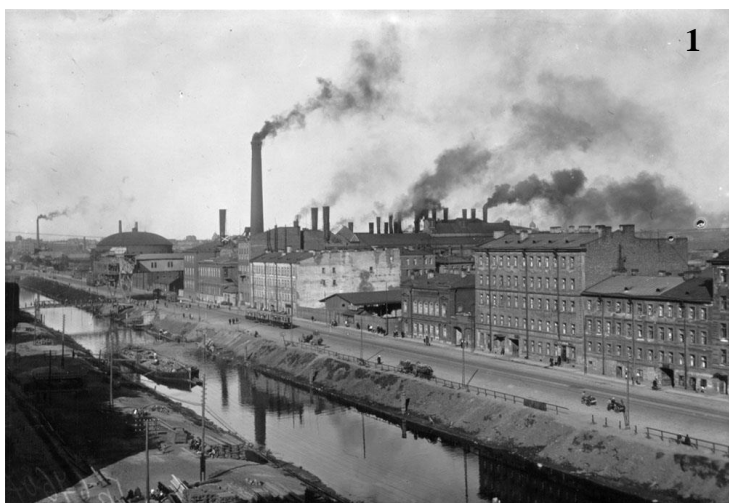
Электростанция на Обводном канале была построена в конце 1890-х годов. Но к 1910 году была значительно перестроена. Среди авторов проекта инженер Б.Г. Галеркин, инженер-техник Ф.И. Зауэр, гражданский инженер Э.Р. Ульман. В советский период была разобрана дымовая труба котельной. В настоящее время электростанция используется по прямому назначению.

[1] Здание электростанции до реконструкции. Историческая фотография;

[2] Общий вид электростанции;

[3] Фасад электростанции с утраченной трубой.

## **16. Главный газовый завод Общества столичного освещения (Завод «Композит».) наб. Обводного канала, 74**



История газового освещения Санкт-Петербурга тесно связана с именем талантливого русского изобретателя П.Г. Соболевского (1781-1841).

Создание в 1811 году Соболевским первой отечественной установки по производству светильного газа положило начало развертывания работ по внедрению газового освещения в Санкт-Петербурге. С течением времени газовое уличное освещение стало последовательно внедряться в столице. В истории отрасли особое место

занимает создание и успешная последующая деятельность первой в истории российской акционерной газовой компании – «Общества для освещения Санкт-Петербурга газом».

Для создания городской системы уличного освещения требовался светильный газ, получаемый в промышленных объемах и, следовательно, возникла необходимость строительства в Санкт-Петербурге мощного газового завода и прокладки разветвленной газораспределительной сети.



2

30 августа 1839 года «Общество для освещения Санкт-Петербурга газом» открыло в столице эксплуатацию завода и газовых сетей. Завод находился за Обводным каналом (нынешний адрес: Заозерная ул., 3).

К концу 1858 года протяженность газовых магистралей в Санкт-Петербурге уже составляла 20 тыс. погонных сажень или свыше 40 верст (более 42, 5 км). Общество эксплуатировало 16 тыс. 500 газовых рожков, из них – 985 уличных городских фонарей, 585 фонарей для освещения мостов, 12 тыс. 352 светильников в частных домах, 2 тыс. 485 – в «казенных» домах, а остальные – в заводских производственных помещениях. Газовые магистрали в городе монтировались из чугунных труб. Они брали начало на заводе за Обводным каналом. Специально для них через Обводный канал рядом с Серпуховской улицей «Обществом освещения газом Санкт-Петербурга» был сооружен трехпролетный мост с металлическими балками на деревянных опорах. Во

второй половине XIX века мост получил название «Газовый» по расположенному рядом заводу.

10 октября 1858 года в столице было учреждена вторая акционерная газовая компания – Санкт-Петербургское газовое общество под названием «Общество столичного освещения». В 1858-1862 годах Общество столичного освещения приступило к строительству своего Главного газового завода на набережной Обводного канала.



3

Этот комплекс – один из выдающихся памятников промышленной архитектуры Петербурга второй половины XIX века.

Главный автор проекта – Рудольф Богданович Бернгард, крупный петербургский архитектор и инженер, первый директор Института гражданских инженеров и профессор Академии художеств. Он внес неоценимый вклад в развитие петербургского промышленного зодчества. Современники считали его постройки на газовом заводе образцовыми. «Фасады

...представляют отличный тип заводской архитектуры, где кирпич вполне удовлетворяет своему назначению».

Комплекс завода состоит из четырех газгольдеров – огромных кирпичных полых сооружений для хранения светильного газа с купольными завершениями – и нескольких одно- и двухэтажных кирпичных строений производственного и вспомогательного характера.



4

Термин «газгольдер» (газодержатель) возник в Англии (от gas – «газ» и holder – «держатель»), где в 1816 году и появился первый газгольдер. Он представлял собой кованый металлический ящик, единственная открытая сторона которого опускалась в бассейн с водой. Со временем вместо ящика стали применять колокол – металлический цилиндр со сферической крышкой. Газгольдер, применяемый в

России, представлял собой своеобразную огромную банку, перевернутую горлом вниз и опущенную в воду. Вода давила на воздух (или газ), находящийся в банке, выполняя роль затвора, и помогала поддерживать определенное давление. При заполнении колокола газом он поднимался, а при откачке газа по трубопроводу – опускался. Подобным образом был устроен так называемый мокрый газгольдер.



5



6

Бернгард разработал несколько вариантов газгольдеров. Первые два сооружены в 1858-62 годах при участии профессора архитектуры Отто Густавовича фон Гиппиуса. Один из них имеет цилиндрическую, другой – полигональную форму. Наибольший интерес представляют конструкции газгольдеров, возведенных в 1884 году Рудольфом Бернгардом вместе с сыном Вильгельмом. Сохранившийся лучше остальных круглый газгольдер имеет 42 м в диаметре и 20 м в высоту. Плоский купол системы Шведлера с радиальными металлическими фермами, связанными прутьями, образует структуру типа «велосипедное колесо», которая положила начало развитию пространственных систем покрытий залов большого диаметра.

Функциональное назначение газгольдеры утратили уже в 1910 году. Ныне комплекс газового завода состоит под государственной охраной. В настоящее время здесь находится завод «Комполит». Эти уникальные сооружения ждут своей реконструкции.

[1] Бывший газовый завод, 1920-е;

[2] Главный газгольдер;

- [3] Газгольдер до реконструкции;
- [4] Газгольдеры с дворовой территорией;
- [5] Здание инспекции и мастеров;
- [6] Заводуправление.

**17. Церковь во имя святого мученика Мирония лейб-гвардии Егерского полка (наб. Обводного канала, 99 (утрачена))**



Сформированный в ноябре 1796 году Павлом I лейб-гвардии Егерский батальон через десять лет стал полком. Полк особенно отличился в битве с французами при Кульме 17 августа 1813 года, в день святого мученика Мирона, за что был награжден серебряными георгиевскими трубами.

Первая полковая церковь во имя святых Константина и Елены с 1806 года находилась в старых казармах на Звенигородской улице и имела походный иконостас. 20 мая 1817 года на втором этаже северного крыла новых казарм на Рузовской улице, была освящена церковь во имя святого мученика Мирона. Желая, чтобы у каждого гвардейского полка был собственный отдельный храм, Николай I утвердил 15 марта 1849 года для егерей проект К.А. Тона.

Закладку храма произвел 29 июня 1850 года митрополит Никанор в присутствии Государя. Строительство велось под руководством Г.Х. Штегемана.



17 августа 1855 года новая трехпрیدельная церковь была освящена протопресвитером В.Б. Бажановым в присутствии нового Императора Александра II. Главный прідел был освящен во имя апостола Павла, в память основателя батальона, правый во имя благоверного князя Александра Невского, в память основателя полка, левый во имя святого мученика Мирона, святого покровителя полка.

Храм стал образцом русско-византийского стиля. Трехъярусный главный иконостас вырезал и позолотил охтинский мастер Е. Скворцов по эскизу А. Тона. Когда же готовый иконостас случайно сгорел, то мастер бесплатно повторил свою работу.

Большинство образов написал М.И. Скотти. Кроме него работали В. Серебряков, Е. Г. Солнцев, П. С. Титов и др. Из старой церкви в новую перенесли две иконы в золотых киотах – святого Константина и Вознесения. Роспись интерьера исполнили Ф.С. Завьялов, П.М. Шамшин, А.Т. Марков, А. Ромарино. Снаружи здание украшали исполненные маслом по железу образа: на главной апсиде – апостола Павла, на фронтонах – Спасителя, святых Александра Невского и Мирона. На стройной колокольне находилось десять колоколов, самый большой из них весил около 5 тонн.



В целом убранство храма отличалось богатством и разнообразием. Ко дню освящения Император Александр II подарил ему ковчег и сосуды из серебра. На стенах храма висели полковые знамена и золоченые бронзовые доски с именами павших офицеров, начиная с Багратиона; в витринах хранились мундиры Августейших шефов, а также модель памятника в Кульме. В панораме набережных Обводного канала церковь была архитектурным акцентом,

доминантой.

В 1930 году здание храма было закрыто, в 1934 – снесено.

- [1] Церковь святого мученика Мирония на открытке;
- [2] Общий вид церкви;
- [3] Начало разборки церкви;
- [4] Разборка церкви.

### **18. Электростанция Московско-Виндаво-Рыбинской (Царскосельской) железной дороги наб. Обводного канала, 70 (старый адрес: 66)**

Железнодорожная ветка между Петербургом и Павловском длиной в 25 верст является старейшей железной дорогой в России; открыта в 1838 году. С 1899 года данный участок перешел к акционерному обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги и ныне составляет часть линии Петербург-Витебск.



Движение по линии Санкт-Петербург-Витебск открылось в 1904 году. Россия получила



выход к южным черноморским портам. Железных дорог, построенных обществом МВР, стало так много, что управлять ими было сложно, и их разделили на Петроградскую и Московскую сети. А в целом общество МВР создало южный костяк нынешней Октябрьской магистрали. В 1920 году Петроградская сеть была присоединена к Северо-Западным железным дорогам.

Электростанция Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги построена в конце XIX – начале XX веков. К настоящему времени в здании расположен учебный центр Октябрьской железной дороги. Здание находится под охраной государства.

[1] Общий вид электростанции. Историческая фотография;

[2] Общий вид электростанции. Современная фотография;

[3] Интерьер электростанции.

### **19. Новая бумагопрядильная мануфактура. Главный прядильный корпус с металлической оградой (Боровая ул., 47, наб. Обводного канала, 60)**

История застройки участка началась с 1830-х годов, когда здесь появилась фабрика по изготовлению обоев барона фон Вульфа – семьи, близкой А.С. Пушкину. В дальнейшем участок перешел во владение купцу В.К. Шошкину.

О создании прядильного производства сообщает выписка из Полного Собрания Законов Российской Империи: «4 июля 1844 года последовало Высочайшее разрешение на



представление Министерства финансов об учреждении нейшлотским и временным Санкт-Петербургским купцом 1-й гильдии Джоном Джуб, Санкт-Петербургскими иностранными гостями Б. Буск и Д. Лодлер товарищества по устройству в Петербурге или его окрестности бумагопрядильни на основании составленного ими устава».

4 октября была заключена купчая крепость, согласно которой Санкт-Петербургский купец Владимир Иванович Шошкин продал Высочайшим утверждением 4 июля 1844 года Товариществу «Новой

бумагопрядильни» в Санкт-Петербурге принадлежащий ему участок земли по адресу: набережная Обводного канала, 19.





Строительство комплекса было начато в 1844 году с закладки прядильного корпуса с флигелем для паровых котлов по проекту архитектора Алексея Николаевича Рокова, выпускника Академии Художеств, ученика и помощника А.Д. Захарова. В 1845 году А.Н. Роков составил проект металлической ограды на каменном цоколе. Ограда по проекту состояла из секций: между металлическими столбами круглого сечения, завершенными металлическими шариками, располагались два ряда прутьев завершенными пиками и соединенными тремя горизонтальными связями. Проект ограды был осуществлен. Ограда располагалась перед лицевым фасадом прядильного корпуса по красной линии участка фабрики вдоль набережной Обводного канала. Каменный цоколь был выполнен из путиловской плиты.



Строительство главного корпуса было закончено в 1850 году. Первоначально архитектурно-планировочная композиция фабрики была типологически близка к классической усадебной схеме, что характерно для промышленной архитектуры первой половины XIX века. В дальнейшем к зданию стали пристраивать новые корпуса и башни. Расширение фабрики было проведено в 1851 году архитектором А.С. Андреевым, в 1857 году – Е.Е. Аникиным.

В 1860 году по проекту А.Н. Рокова была выполнена надстройка главного корпуса пятым этажом. Строительство машинного отделения со стороны набережной Обводного канала по красной линии участка осуществлено при расширении фабрики в 1869 году, 1875-1878 годах по проекту архитектора А.Ф. Занфтлебена. В дальнейшем фабрика расширялась к югу новыми

корпусами: в 1887-1889 годах по проекту архитектора Н.А. Ганкеля, в 1900-1906 годах – Н.П. Басина.

После 1917 года фабрика была национализирована, а в 1922 году ей было присвоено имя Петра Анисимова – революционера, руководившего стачкой рабочих в 1877-1879 годах.

В 1937 году была проведена модернизация и реконструкция фабрики, во время которой железобетонный каркаса заменил старые металлические конструкции, а на заводском дворе сооружена вторая, так называемая «пыльная башня» (первая была сооружена в конце XIX века). Металлическая ограда со стороны набережной Обводного канала сохранялась без изменений в соответствии с первоначальным проектом.

В 1990-е годы в связи с конверсией производство на фабрике было закрыто. Главный корпус не использовался. В 2000-е годы были утрачены обе «пыльные башни», южные флигели главного корпуса.

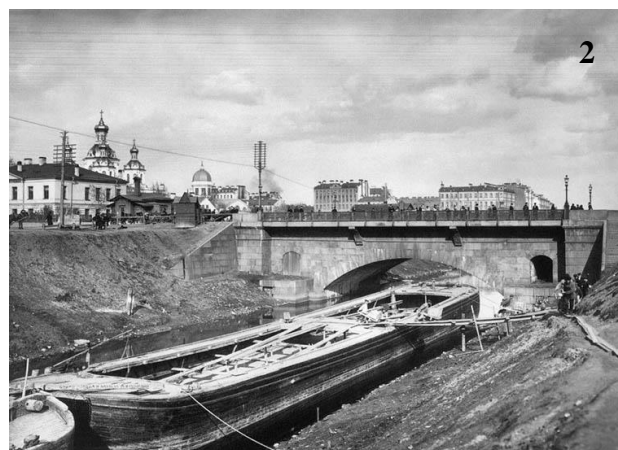
В 2010-х годах Главный прядильный корпус перепрофилирован под многофункциональный центр «Ткачи». Фасады и металлическая ограда отреставрированы.



- [1] Общий вид бумагопрядильной фабрики (современная фотография);
- [2] Бумагопрядильная фабрика до реконструкции;
- [3] Пыльная башня (утрачена);
- [4] Главный прядильный корпус с оградой после реконструкции;
- [5] Памятник П. Анисимову (Моисеенко);
- [6] Многофункциональный центр «Ткачи» в Главном прядильном корпусе фабрики.

## 20. Пересечение Обводного канала с Лиговкой

При пересечении Обводного канала с Лиговским каналом, проложенным еще в первой четверти XVIII века по указу Петра I, сложилась своеобразная городская среда. При строительстве новой водной артерии устройство моста потребовало серьезного инженерного решения. Каменный мост через Обводные канал стал, по сути, акведуком для Лиговского канала.



Ко времени строительства и открытия к судоходству Обводного канала, Лиговка жила своей оживленной жизнью Ямской Московской слободы. Центром этой жизни стал



3

Крестовоздвиженский храм с двумя приделами – Иоанна Предтечи Рождества и святого Николая Чудотворца. Храм имеет свою долгую историю. В особый уклад жизни ямщицкой слободы открытие Обводного канала внесло свои коррективы. Появившиеся вблизи фабрики привели к возникновению новой инфраструктуры – жилые дома для рабочих, ночлежные дома, дома призрения, лавки, кабаки, трактиры, барахолки. По Обводному каналу тянулись баржи. По Лиговке громыхали конка, а в дальнейшем трамвай.

В своем очерке «С конки на конку», опубликованном в 1880 году, писатель Г.И. Успенский описывал храмовый праздник в церкви Иоанна Предтечи на Лиговке:



4

«Церковь Ивана Предтечи, находясь почти посередине длинной линии, идущей по рабочей окраине Петербурга, привлекает особенно много любителей погулять. В описываемый мною день вагоны конно-железных дорог, усиленные количеством, ежеминутно подвозили “к празднику” с отдаленнейших окраин массы рабочего народа; еще большие массы шли пешком, напирая всё в одну точку, к Новому мосту – что у самого храма; часам к двум все переулки, все улицы, прилегающие к Лиговке и Обводному каналу, все кабаки, все харчевни - все было переполнено народом; берега Обводного канала, обыкновенно весьма неприветливые, кое-где только покрытые тощей, ободранной растительностью, вытопанной столичными бурлаками, обыкновенно бечевою передвигающимися по каналу небольшие суда с разными, преимущественно строительными, материалами, – эти пустынные берега по случаю праздника были буквально завалены

народом; тут и сидели, и лежали, и спали, и “валялись” в той случайной позе, в которой свалил подгулявшего человека хмель».

Со временем окружающее пространство Лиговки и набережных Обводного менялось. Появились крупные доходные дома, в том числе дом И. Дурдина (Лиговский пр., 130), владельца пивоваренного завода на Обводном канале (ул. Курляндская, 28). До 1980-х годов гастронам в доме Дурдина в народе называли «Дурдинка». Здание одного из первых кинематографов на противоположной стороне Лиговки в советский период для всей округи был популярным кинотеатром «Гудок», а в дальнейшем «Север». Кинотеатр и доходный дом А.В. Елисеева снесли в 2000-е годы при строительстве торгового комплекса «Лиговъ». На северной стороне Обводного нала в начале XX века возникло пожарное училище (в советский период пожарный техникум) с выразительной пожарной каланчой, который был утрачен, к сожалению, при строительстве тоннеля под Лиговским проспектом.

К 1913 году был заключен в подземную трубу Лиговский канал до пересечения его с Обводным. Остальная часть Лиговского канала была зарыта после Отечественной войны, в 1960-е годы. В это же время набережные канала были облицованы гранитом, устроены



лестницы.

В 2011 году открылась станция метро «Обводный канал», одна из ярких современных станций, в оформлении которой использованы иконографические материалы истории застройки Обводного канала.

Но несмотря на многие изменения, пересечение Обводного канала и Лиговки во многом сохраняет особый характер городской среды и особую атмосферу.

[1] Пересечение Обводного канала с Лиговским проспектом (историческая фотография);

[2] Вид на Новокаменный мост;

[3] Доходный дом Дурдина, 2000-е;

[4] Кинотеатр «Гудок» и доходный дом Елисеева (утрачены);

[5] Пожарное училище (утрачено);

[6] Брандмауэры доходных домов после разборки Пожарного училища.

## 21. Американские мосты через Обводный канал

В рамках строительства Николаевской железной дороги Петербург-Москва через обводный канал был построен деревянный мост в 1840-1850-х годах. Руководил строительством моста американский инженер Д.В. Уистлер проекту американского инженера и изобретателя Уильяма Гау.



Суть проекта заключалась в том, что мостовой пролёт являлся деревянной фермой с раскосами, стянутой поперечными железными стержнями (это и было новшеством). Металлические элементы сделали мост значительно прочнее без существенного увеличения веса сооружения.

Система Гау была теоретически перепроверена и

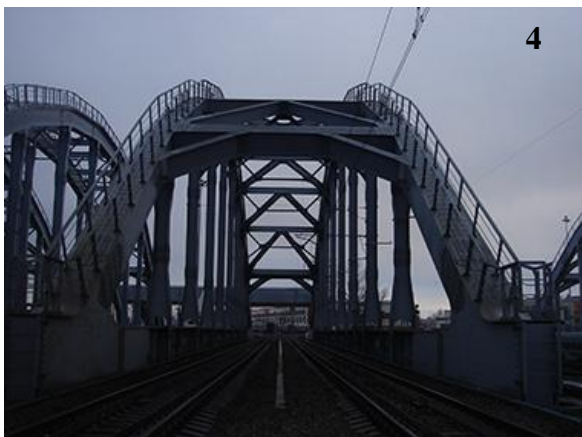
усовершенствована русским инженером Дмитрием Журавским, на строительстве дороги работавшим помощником Уистлера. Журавскому удалось доказать, что чем ближе к опорам, тем больше нагрузка на вертикальные тяжи и раскосы; он предложил делать элементы фермы разной толщины в зависимости от их расположения. Эти предложения были поддержаны Уистлером и использованы во всех мостах на дороге, а так как дорога строилась по прямому варианту, это вылилось в возведение 278 искусственных сооружений.

Мост через Обводный канал, построенный Уистлером по системе Гау–Журавского, простоял около 30 лет.



В 1869 году было принято решение заменить деревянные мосты на Николаевской дороге металлическими. Проектные работы возглавил выдающийся российский инженер-мостовик Николай Белелюбский.

В этой работе ярко проявился талант учёного и практика. Белелюбским были систематизированы конструкции металлических ферм, и на базе этого предложены типовые решения мостов. Несмотря на то, что конструктивная схема нового Американского моста



изменилась, внешнее впечатление от многораскосной металлической фермы в чём-то перекликается с деревянной фермой системы Гау–Журавского. Металлический мост тоже двухпутный, как и его деревянный предшественник.

Станция Санкт-Петербург-Главный расширялась, росло число обрабатываемых терминалом пассажиров и грузов, расширялось вагонное хозяйство.

В связи с нехваткой площадей на левом берегу Обводного канала, появилась необходимость строительства нового вагонного хозяйства на правом, и пришлось наводить новые переправы.

Таким образом возникло пять переправ через Обводный канал, которые устойчиво назывались Американскими мостами, хотя официально до 31 декабря 2008 года имели название Николаевский железнодорожный мост.

В настоящее время железнодорожные переправы реконструированы.

[1] Мост системы Гау через Обводный канал в первоначальном виде;

[2] Американские мосты до реконструкции;

[3] Американские мосты до реконструкции;

[4] Американские мосты после реконструкции.

## 22. Комплекс казарм лейб-гвардии Казачьего полка (наб. Обводного канала, 21-39)



Восемь корпусов, расположенных по северному берегу Обводного канала наряду со зданиями Духовной академии, формируют историческую панораму этой части Обводного канала. Этот комплекс казарм создавался с конца 1840-х до 1860-х годов по проектам архитекторов И.Д. Черника и А.П. Гемилиана. В него входили Офицерские и Солдатские корпуса, а также конюшни Донского дивизиона, Солдатский корпус и конюшни Атаманского дивизиона, Офицерский корпус Крымско-татарского эскадрона, Офицерский и Солдатский корпуса Черноморского дивизиона. Последним был построен Офицерский корпус Атаманского полка (1891, автор не установлен). Корпуса казарм протянулись от Американских мостов, за Атаманский мост через Обводный канал до устья реки Монастырки.



Именно здесь, начиная с сороковых годов XIX века расквартировывались подразделения Казачьего и Атаманского лейб-гвардии полков. Как следует из названия, эти полки были укомплектованы казаками. Сами эти полки первоначально относились к войску Донскому, и как элита, были откомандированы для охраны самого императора России и членов его семьи во время пребывания в столице, а также в их поездках по стране.

Несмотря на привилегированный характер службы, эти воинские формирования нельзя назвать «парадным войском». Казаки Атаманского и Казачьего полков участвовали в битвах наполеоновских войн, героически проявили себя под Полтавой и в баталиях русско-турецких войн XIX века, а также принимали участие в походах на Польшу. На полях сражений Первой мировой войны боевые знамена этих полков были также овеяны неувядающей славой.

Кстати, именно с верхнего течения Обводного канала начались в 1930-е годы работы по благоустройству его набережных.

[1] Казармы в панораме Обводного канала;

[2]

[3] Духовой оркестр Казачьего полка.

### 23. Центральная электрическая станция городского трамвая (АООТ «НПО ЦКТИ им. И.И. Ползунова») (Атаманская ул., 3)

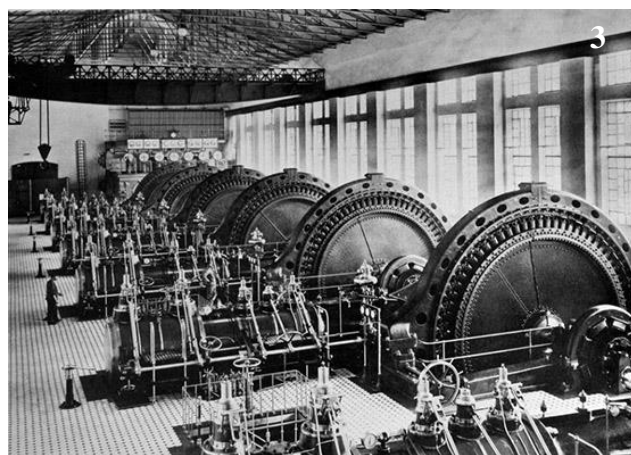
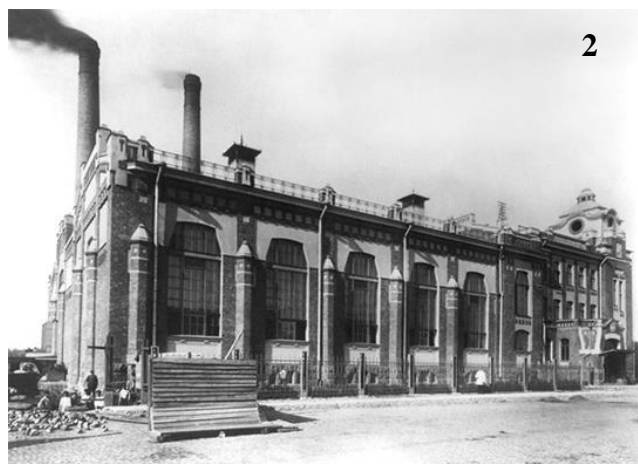
16 сентября 1907 года в Санкт-Петербурге появился новый вид общественного транспорта – городской трамвай. Для организации трамвайного движения была построена Центральная электрическая станция на Атаманской улице и пять трансформаторных подстанций для преобразования трехфазного тока в постоянный, расположенных в разных частях города (Подъяческая ул., 27, 11-я Красноармейская ул., 28, Дегтярный пер., 5, наб.р. Карповки, 15, 23-я линия, 10).



Все пять зданий, возведенных архитекторами А.И. Зазерским и Л.Б. Горенбергом, отмечены чистотой воплощения приемов и форм нового стиля. Одноэтажные крылья машинных залов, прорезанные огромными окнами, сблокированы с объемами, включающими служебные и жилые помещения. Резкая асимметрия, острая игра масштаба, введение мягких криволинейных очертаний характерны для этих строго функциональных сооружений

единых по стилю и структурной организации, но различающихся по композиционным особенностям.

Особо следует выделить здание Центральной электрической станции городского трамвая, построенное на Атаманской улице по проекту А.И. Зазерского совместно с Л.Б. Горенбергом (1906-1907).



Фасад административной части станции решен репрезентативно. Живописный объем лестничной башни с «барочным» ступенчатым завершением придает зданию богатый и выразительный силуэт. Криволинейный козырек огибает башню со всех сторон и приподнят над круглыми окнами – люкарнами.

«Сецессионистский» декоративизм верхнего уровня башни несколько контрастирует с нижним ее объемом, в котором находится лестничная клетка. Однако и здесь динамику

композиции выявляют вертикальные щелевидные окна, нижние уступы которых образуют восходящую косую линию, подчеркивающую подъем лестничного марша. Важным акцентом служит также парадно оформленное крыльцо с далеко вынесенным «вагнеровским» козырьком над входом. Если добавить к этому сочетание различных фактур в отделке фасада – рваного гранита в цоколе, гладкой бетонной поверхности и кирпичной кладки стен, цветовой контраст светлой штукатурки и красного облицовочного кирпича, а также ажурные кованые металлические решетки парапета кровли, то можно отнести эту часть здания к наиболее декоративно насыщенным образцам модерна.



Одноэтажный протяженный объем машинного зала, примыкающий к административной части, решен в несколько ином стилистическом ключе. Пять огромных световых проемов с металлическими переплетами и зеркальными ограненными стеклами имеют шестиугольную форму с трапециевидным завершением, характерным для «северного модерна». В простенках между ними – кирпичные контрфорсы. На фасадах машинного зала сочетание фактур – красного кирпича и светлой штукатурки – выполнено наподобие

фахверка. На кровле располагались башенки вентиляционных шахт, оформленные коваными металлическими навершиями. Таким образом, более сдержанная и графичная трактовка фасадов машинного зала, отличается от пластичной и репрезентативной административной части.

В настоящее время здание используется ЦКТИ им. И.И. Ползунова в качестве электроподстанции. Находится под охраной государства.

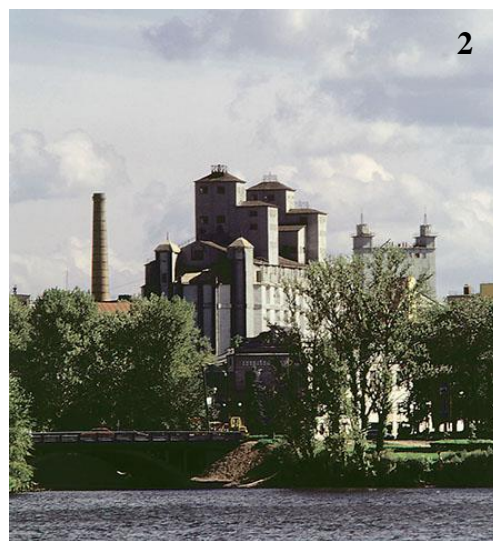
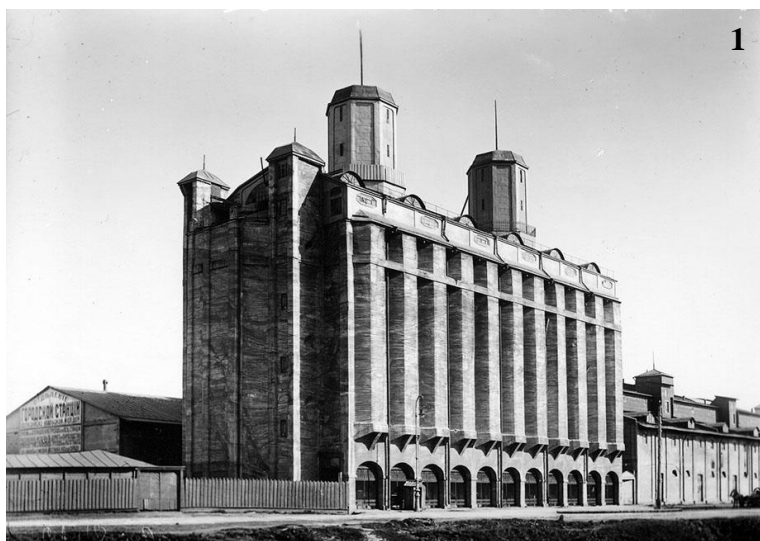
- [1] Общий вид электростанции с Атаманской улицы;
- [2] Машинный зал электростанции (историческая фотография);
- [3] Интерьер машинного зала;
- [4] Водокачальня электростанции у Обводного канала.

## **24. Элеватор Акционерного общества товарных складов (наб. Обводного канала, 2)**

Формирование мукомольного комплекса Акционерного общества товарных складов у истока Обводного канала началось в 1907 году с постройки паровой мельницы (инженер Г.А. Гиршсон), – одного из первых в Петербурге железобетонных сооружений «скелетного» типа. Затем инженер И.Н. Квиль построил здесь элеватор и пакгаузы. Монолитной железобетонной структуре элеватора отвечает лапидарная пластика крупных обобщенных объемов. Четкий и мощный ритм вертикальных выступов (закромов) превращает фасад в складчатую поверхность. Эти выступы напоминают излюбленную в архитектуре модерна форму трехгранных эркеров, однако, здесь нет каких-либо изобразительных стилизованных форм, – специфический, полный брутальной экспрессии архитектурный образ создан чисто утилитарными элементами, самой конструкцией. Здание можно считать одним из



предвестников конструктивизма, Находящийся у истока Обводного канала, элеватор виден издали со стороны Невы и задает тон в индустриальном пейзаже этой части города.



Здание находится под государственной охраной. Сейчас оно не используется, но после внутренней реконструкции может выполнять новые функции – стать складом, многоярусным гаражом или универмагом.

В 1950-е годы был выстроен новый элеватор, который в настоящее время также находится под охраной. Элеватор в настоящее время используется по первоначальному назначению. Сохранилось уникальное оборудование 1950-х годов. Оба здания формируют панорамы Невы и набережных Обводного канала.

- [1] Фасад мельницы, 1925;
- [2] Общий вид на элеваторы.

## 25. Санкт-Петербургская Духовная академия (наб. Обводного канала, 7, 7а, 7б, 11)



Заключительный этап строительства Обводного канала был достаточно долгим из-за бюрократических проволочек. Трасса канала пролегла через огороды, принадлежащие Александровской Лавре, и шли длительные переговоры об отчуждении этих земель.

Около Александровской Лавры канал расширялся: здесь находилась гавань для речных судов. С той же целью в 1840-х годах был прорыт Г-образный бассейн или ковш. Берега канала были откосными, укрепленными

шпунтовым рядом и булыжной бермой, а часто и просто земляными. Укрепление канала подпорными стенками, облицованными камнем, началось в 1930-е годы от Невы до Американских мостов. Устройство лестниц продолжалось в 1950-е годы.



Алекسانдро-Невская Лавра с ее храмами непосредственно не формирует панораму Обводного канала. Но на набережную выходят корпуса Санкт-Петербургской Духовной академии.

В 1721 году при Алекسانдро-Невском монастыре по распоряжению архиепископа Новгородского Феодосия (Яновского) была учреждена Славянская школа для обучения азбуке, письму, псалтири, арифметике, грамматике и толкованию евангельских блаженств.



В 1725 году она была переименована в Славяно-греко-латинскую семинарию с преподаванием богословия, философии, риторики, красноречия, истории, географии, древних и новых языков. Ученики набирались из разных сословий.

В 1788 году учебное заведение было преобразовано в Главную семинарию, куда посылали учиться лучших воспитанников из многих епархиальных семинарий России. Старшие классы Новгородской семинарии также были переведены в Алекسانдро-Невский монастырь, и число воспитанников в Главной семинарии достигло 200. В Главной семинарии были введены: церковная история, механика, естественная история, а также был открыт класс математики и опытной физики. Лучшие из старшеклассников (они назывались студентами) назначались лекторами в низших классах.

В 1797 году одновременно с переименованием Свято-Троицкого Алекسانдро-Невского монастыря в Алекسانдро-Невскую Лавру Алекسانдро-Невская Главная семинария была преобразована в Алекسانдро-Невскую академию.

17 февраля (1 марта) 1809 года состоялось торжественное открытие Санкт-Петербургской духовной академии. Введены учёные степени доктора, магистра и кандидата богословия.

Расширение и реформа Духовной академии потребовали отдельного здания. 10 (22) июня 1817 года митрополитом Амвросием была освящена закладка академического корпуса. Его построили в 1817-1821 годах на казенные средства на лаврской территории, к югу от Фёдоровского корпуса. Авторами главного здания и больничного флигеля были архитекторы Л. Руска и И.И. Шарлемань 1-й. Библиотека построена в 1880-х годах по проекту архитектора Д.В. Люшина. Здания Духовной академии являются объектами культурного наследия регионального значения.

- [1] Общий вид на Александро-Невскую лавру и Г-образный бассейн (ковш);
- [2] Строительство лестниц на Обводном канале около Александро-Невской лавры;
- [3] Лестница на Обводном канале около Александро-Невской лавры;
- [4] Главный корпус Духовной академии;
- [5] Амбары Александро-Невской лавры в панораме Обводного канала.