



Архитектурный комплекс зданий станции Александровской Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги

О. О. Чайникова ✉

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, ул. 3-я Красноармейская, 3/6, Санкт-Петербург, 190005, Российская Федерация

ГМЗ «Петергоф», ул. Разводная, 2, Петергоф, Санкт-Петербург, 198516, Российская Федерация

✉ restavr2015@gmail.com

Аннотация. Основу работы составляют результаты проведенных автором историко-культурных исследований архитектурного комплекса зданий железнодорожных станций участка от Санкт-Петербурга до Гатчины Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. В ходе исследования изучена история строительства комплекса зданий станции Александровской в период с 1852 по 1854 гг. под руководством архитектора, титулярного Советника К. А. Скаржинского и ответственного за выполнение работ Э. И. Герстфельда во время строительства первой международной ветки железной дороги царской России, а также их перестройки, разрушения и утраты в 1900-х гг. Исследованием подтвержден принцип типового проектирования объектов железнодорожного хозяйства в части планировочных и объемно-пространственных характеристик. В рамках определения историко-культурных ценностных параметров объекта исследования установлен состав зданий станций исследуемого участка железной дороги, их приоритетность, структурная подчиненность в составе комплекса. Выявлены стилистические особенности и принципы формирования архитектурного комплекса зданий станции Александровской, послужившие основанием для включения комплекса сохранившихся зданий в список выявленных объектов культурного наследия.

Ключевые слова: Петербурго-Варшавская железная дорога, типовый проект станций, архитектурный комплекс железной дороги, историко-культурная ценность

Для цитирования: Чайникова О. О. Архитектурный комплекс зданий станции Александровской Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. *Архитектура, строительство, транспорт*. 2024;(4):8–21. <https://doi.org/10.31660/2782-232X-2024-4-8-21>

Architectural complex of Alexandrovskaya station, Saint Petersburg – Warsaw railway

Olesya O. Chainikova ✉

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, 3/6 3rd

Krasnoarmeiskaya St., Saint Petersburg, 190005, Russian Federation

The Peterhof State Museum-Reserve, 2 Razvodnaya St., Peterhof, Saint Petersburg, 198516, Russian Federation

✉ restavr2015@gmail.com

Abstract. This study is based on the author's historical and cultural research into the architectural complex of railway stations between Saint Petersburg and Gatchina on the Saint Petersburg–Warsaw Railway. The research

examined the history of Alexandrovskaya station's construction from 1852 to 1854, under the guidance of architect, Titular Counselor K. A. Skardzhinsky and responsible for work execution E. I. Gerstfeld during the construction of Tsarist Russia's first international railway line. It also investigated the station's subsequent reconstruction, destruction, and loss in the early 20th century. The research confirmed the principle of standardized design for railway facilities in terms of planning and spatial characteristics. To determine the historical and cultural value of the research object, the composition of the station buildings along the section of railway under study was established, along with their priority and structural hierarchy within the complex. The study identified the stylistic features and principles that shaped the complex of Alexandrovskaya station, providing the basis for its inclusion on the list of identified cultural heritage sites.

Keywords: Saint Petersburg–Warsaw Railway, standardized design of stations, architectural complex of the railroad, historical and cultural value

For citation: Chainikova O. O. Architectural complex of Alexandrovskaya station, Saint Petersburg – Warsaw railway. *Architecture, Construction, Transport*. 2024;(4):8–21. (In Russ.) <https://doi.org/10.31660/2782-232X-2024-4-8-21>



1. Введение

Научный контекст исследования базируется на немногочисленных литературных источниках, трудах, изданиях, посвященных общей истории сооружения первых железных дорог и участка Санкт-Петербург–Варшавской железной дороги от Санкт-Петербурга до Гатчины в царской России в середине XIX века [1–5], строительству станций и зданий вокзалов и их «повторности» [6–9], основным принципам функциональной организации станций [7–9], а также установлению мемориальной ценности и роли станции Александровской в жизни августейшей семьи [10]. Результаты настоящего исследования были использованы автором также при проведении судебной историко-культурной экспертизы с целью определения историко-культурной ценности комплекса зданий станции Александровской в 2023 г.

Комплексное изучение станций железной дороги на протяжении от Санкт-Петербурга до Гатчины до настоящего времени не проводилось, в ходе исследований автором не выявлено.

Развитие малых городов и исторических поселений, историческим ядром которых являются железнодорожные станции, в числе которых значится и станция Александровская в одноименном поселке, определяют актуальность исследования.

История строительства железных дорог в России достаточно широко освещена в литературе, научных исследованиях и берет свое начало со строительства первой царской ветки из Петербурга в Царское Село в 1836–1837 гг. [1–5]. Развитие железнодорожной сети на территории России происходило постепенно и методично.

2. Материалы и методы

Объектом исследования определен архитектурный комплекс зданий станции Александровской на первом участке Санкт-Петербург–Варшавской железной дороги, проложенном в 1852–1854 гг. и соединившем Санкт-Петербург и Гатчину.

Предметом исследования выступает перечень ценностных параметров комплекса сохранившихся зданий станции Александровской, послуживших основанием для включения комплекса в список выявленных объектов культурного наследия.

Цель исследования – выявление общего и отличительных особенностей в организации комплекса станций на примере станции Александровской, заложенных автором проекта станций железной дороги на участке Санкт-Петербург–Варшавской железной дороги от Санкт-Петербурга до Гатчины, с последующим определением историко-культурной ценности архитектурного комплекса или отдельных строений.

Задачи исследования включали:

- изучение истории строительства первого участка Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги и установление основных принципов формирования архитектурного ансамбля, состава и планировочной организации комплекса станций;
- анализ элементов комплекса на примере наиболее сохранившейся в части планировочной структуры и типологического состава станции Александровской;
- установление авторства проектов станции;
- выявление иных ценностных параметров комплекса.

В основе исследования лежит комплексно-научный подход, который включает в себя историко-архивные, библиографические исследования (изучены основные сведения, содержащиеся в архивных и литературных источниках, отчетах железнодорожного общества, исторической проектной документации и исторических фотографиях), а также натурное обследование объекта с целью выявления материалов, содержащих сведения по истории освоения участка, включая перестройки, утраты, реконструкции, проведение ремонтных работ по объекту с применением конкретно-исторического подхода.

Работа основана на предположении, что комплекс станций Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги представляет собой единый архитектурный ансамбль: все элементы типовых строений, рассмотренных на примере станции Александровской, имеют сходные функциональные, пространственно-планировочные, объемные и стилистические характеристики, а также имеют мемориальное значение как сохранившиеся объекты истории царской России.

Выбор на участке вдоль железной дороги от Санкт-Петербурга до Гатчины именно станции Александровской обоснован ее максимальной сохранностью; временные границы исследуемого комплекса определены периодом его строительства (1852–1854 гг.), перестроений и утраты некоторых зданий (1900-е гг.).

3. Результаты и обсуждение

Во время строительства Александровского дворца, в 1790-х гг., появляется деревня, которая с 1800-х гг. упоминается под названием Александровка^{1,2}.

В 1851 г., когда начались работы по изысканиям для проектирования и строительства дороги в Варшавском направлении, ветка железнодорожного полотна проходила вблизи Царского Села, в границах исследуемой территории – станции Александровской.

В 1851 г., вскоре после официального открытия Петербурго-Московской железной дороги, император Николай I издал указ о строительстве железной дороги от Санкт-Петербурга до Варшавы (будущей Санкт-Петербурго-Варшавской дороги). К строительству приступили в мае 1852 г., управлял работами инженер-генерал-майор Эдуард Иванович Герстфельд [11].

В сентябре 1852 г., согласно архивным записям³, утвердили план будущего Царского Села, на котором было обозначено место для строительства станции на Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороге. Авторство разработанного плана не установлено, план не обнаружен.

¹ История поселка «Александровская». Режим доступа: <https://www.xn--80aaahje9addiqgh1alg4v.xn--p1ai/istoriya-posyelka-aleksandrovskaya/> (дата обращения: 12.03.2024).

² Поселок Александровская. Режим доступа: <https://pushkin.spb.ru/encycl/rayoni/aleksandrovskay.html> (дата обращения: 12.03.2024).

³ РГИА СПб. Ф. 354. Оп. 1. Д. 41, письмо от 22.09.1852 г. № 5027.

«Начинаясь в С. Петербурге у Обводного канала, Варшавская железная дорога огибает Пулковскую гору, проходит в 3 вер. от Царского Села, в ½ версте от Гатчины, в ¼ версты от Луги, в 1 версте от Пскова, в ¾ версты от Острова, ниже которого переходит через р. Великую и достигает до г. Динабурга» [11]. Участок «от С. Петербурга до Гатчины устроен в 2 пути; на прочем протяжении, равно как и на ветви к прусской границе, земляное полотно и каменные части мостов построены под два пути. С одиночным рельсовым путем» [11]. Ширина колеи строящейся железной дороги была определена в 5 футов (1 524 мм), позже этот размер станет обязательным для всех российских дорог. Строительство велось одновременно и от Санкт-Петербурга, и от Варшавы, и уже 1 ноября 1853 г. был открыт для движения поездов первый участок железной дороги до Гатчины протяженностью 45 км.

Для наглядного понимания масштаба строительства представлен фрагмент генплана 1858 г. с трассой Петербурго-Варшавской железной дороги, которая на рис. 1 отмечена желтым цветом (другие основные трассы железных дорог царской России также отмечены цветом: синим – Царскосельская, красным – Николаевская (Санкт-Петербург-Московская), фиолетовым – Петергофская железные дороги). На рис. 2 представлен схематический план расположения путей Санкт-Петербургского железнодорожного узла 1910 г., Санкт-Петербург-Варшавская железная дорога обозначена также желтым цветом.

В 1852 г. «Высочайше утвержденный проект станции С.Петербург-Варшавской железной дороги в Царском Селе и Гатчино с разрезом <...>»⁴ был представлен в работу.

К декабрю 1852 г. «проекты на пяти листах сооружений при станциях С.Петербург-Варшавской железной дороги в Царском Селе и Гатчино для составления смет» направлены с приложением описи зданий и строений:

- «1. Общий план станции в Царском Селе и Гатчине.
2. Фасад водоемных домов на станции в Царском Селе и Гатчино с планом и разрезом.

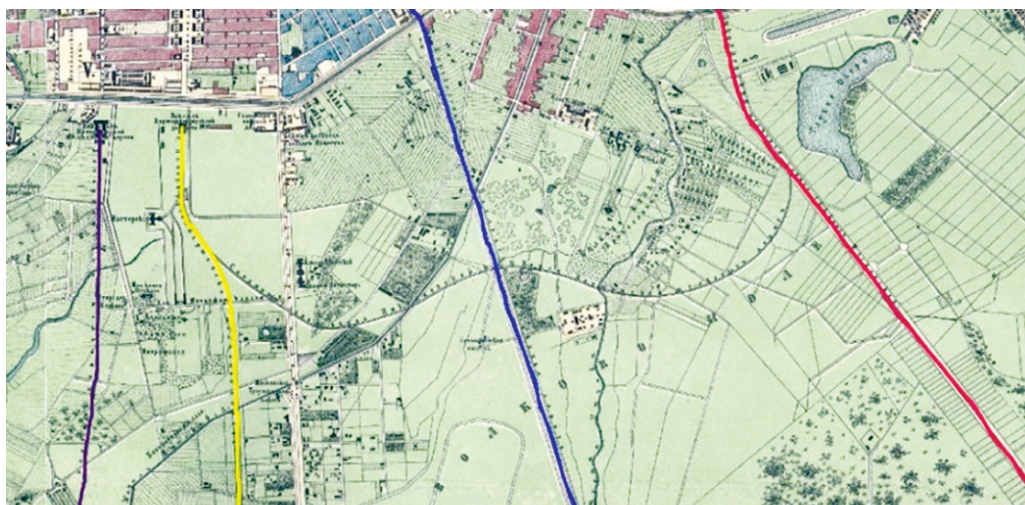


Рис. 1. Генеральный план столичного города Санкт-Петербурга (фрагмент). 1858 г.⁵

Fig. 1. Master plan of capital city of Saint Petersburg (fragment). 1858⁵

⁴ РГИА СПб. Ф. 354. Оп. 1. Д. 41, письмо от 29.10.1852 г. № 5546.

⁵ Генеральный план столичного города Санкт-Петербурга. 1858 год. Режим доступа: https://www.aroundspb.ru/karty/367/spb_1858.html (дата обращения: 08.03.2024).

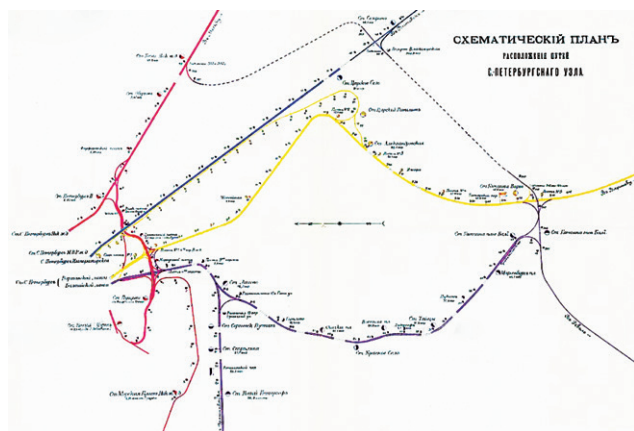


Рис. 2. Схематический план расположения путей Санкт-Петербургского узла (фрагмент). 1910 г.⁶
Fig. 2. Schematic plan of the Saint Peterburg railway junction (fragment). 1910⁶

5. Фасад ретиральных мест с планом и разрезом»⁷.

В апреле 1853 г. строительство Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги вместе с работами по сооружению станций в Царском Селе и Гатчине перешло от Герстфельда в ведение академика, титулярного советника Скаржинского⁸ («<...> в дополнение <...> к обязанности Вашей относиться будет и устройство водоподъемных зданий как на сих станциях так и равно на станции Санкт-Петербург»⁹).

В 1853 г. Высочайше утверждены и направлены в производство планы общего расположения станций, временных строений, фасадов временных пассажирских домов при станциях¹¹.

В помощники архитектору-строителю К. А. Скаржинскому определены «художник архитектуры Горностаев и выпущенные в сем году из Строительного Училища Архитекторскими помощниками с чином Коллежского Секретаря: Сальманович, Куроедов <...>» и др.¹² Архивные данные свидетельствуют о непричастности будущего инженера-архитектора П. О. Сальмоновича к проекту здания станции Александровской, так как планы типового проекта здания станции и проекты других зданий

¹² РГИА СПб. Ф. 354. Оп. 1. Д. 5, писъмо от 27.06.1853 г. № 3546.

и строений станции были Высочайше утверждены в 1852 г. – до привлечения к работам по строительству станции как архитектора Скаржинского, так и «архитекторского помощника» Сальмоновича.

В ряде источников о станции ошибочно указывается, что типовый проект железнодорожной станции выполнен архитектором П. О. Сальмоновичем, но в биографическом словаре зодчих Санкт-Петербурга, а также в иных библиографических изданиях о его участии и тем более авторстве в проекте здания вокзала станции Александровской не упоминается [11–14].

Установление авторства работ являлось сложной задачей для всех поколений. Чаще всего чертежи подписывал инженер, а не архитектор, так как здания были типовыми и выполняли прежде всего техническую функцию [15].

Строительство станции в Царском Селе началось в 1853 г., о чем говорится в донесении: «устройство пассажирского дома начато 20 мая сего года»¹³.

Планировочные решения комплекса станции Александровской по состоянию на 1853 г. с при вокзальной площадью, организацией железнодорожных путей, размещением зданий и строений станции были реализованы частично: в части трассировки железнодорожных путей по обе стороны от здания вокзала и расположения зданий станции, в том числе «водоемных зданий», которые изначально проектировались парными и предназначались для снабжения станции водой из Таицкого водопровода¹⁴.

Согласно сведениям из аккуратных рапортов Скаржинского, участок железной дороги от Санкт-Петербурга до Гатчины был устроен практически полностью, со всеми зданиями и строениями к концу 1854 г.

В середине XIX в. нормы по строительству железнодорожного хозяйства отсутствовали, но тем не менее архитекторы продолжали решать архитектурные и градостроительные задачи. В русском градостроительстве XVIII–XIX вв. широко применялись принципы типизации и повторности, на которых основывалось в том числе строительство придорожных зданий и сооружений крупнейших дорог России. Типовое проектирование ограничивалось только фасадами и имело рекомендательный характер. Благодаря этому некоторые необходимые решения по изменению композиции планов и фасадов казенных зданий принимались прямо на местах.

Первая крупная железнодорожная магистраль России Петербург – Москва, открытая в 1851 г., на своем протяжении имела здания и строения, возведенные с применением «принципов типизации или, скорее, повторности»¹⁵.

Для железной дороги Петербург – Москва архитектор Р. А. Желязевич разработал проекты станций первого, второго, третьего и четвертого классов: «Станции первого и второго классов, близкие по внешнему облику и отличавшиеся длиной <...> и разной обработкой торцов, были поставлены через каждые 78–90 км. В Малой Вишере, Бологом и Твери – станции первого класса, между ними, <...> – станции второго класса. В промежутках между вокзалами первого и второго классов располагались девять станций третьего класса и 16 – четвертого»¹⁶.

¹³ РГИА СПб. Ф. 354. Оп. 1. Д. 5, письмо от 02.06.1853 г. № 1163и.

¹⁴ ЦГИА СПб. Ф. 1205. Оп. 11. Д. 3010.

¹⁵ Ожегов С. С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII–XIX веках. Режим доступа: https://books.totalarch.com/typical_and_repeated_construction_in_russia_in_the_18_19_centuries (дата обращения: 13.03.2024).

¹⁶ Проекты зданий и сооружений. Режим доступа: http://om-okt.ru/?page_id=1394 (дата обращения: 12.03.2024).

Декор зданий станции был стилизован и непременно един для всех зданий (в рамках одной станции), но при этом решение «торцевых фасадов придавало вокзалам различный облик, не нарушая типовой архитектурной и конструктивной схемы» [15]. Типовое проектирование зданий железнодорожных станций было общепринятым принципом не только российских железных дорог, но и дорог международного уровня и относилось не только к главным станционным зданиям, но и к служебно-техническим постройкам в составе станции любого класса и к генпланам для станционных комплексов разного класса.

Анализ плана существующего здания станции Александровской и схожего с ним утраченного здания Варшавского вокзала в Гатчине свидетельствуют, что за основу были взяты типовые проекты станционных зданий Николаевской железной дороги, существующих в настоящее время железнодорожных станций Тверь, Клин, Бологое, которые, при сравнении планов, также выявили изменения, внесенные в процессе реализации или эксплуатации (рис. 3).

В результате изучения историко-архивных документов установлено, что и в названии станции Александровской прослеживается принцип «типизации».

В первые годы после постройки здания станции можно было встретить такие варианты названий, как «станция в Царском Селе», «Царскосельская», «Царское Село», «Александровская», и даже двойное – «Царскосельская (Александровская)». Так, на генеральном плане 1853 г.¹⁷ современная станция Александровская названа «Царскосельской», при этом и в районе Царского Села (современный г. Пушкин) по состоянию на 1854 г. также отмечена Царскосельская станция.

В сведениях за 1858 г. из жизни августейших детей имеется упоминание о встрече ими Государя в Гатчине и после «вся царская семья вошла в поезд и направилась на станцию Александровскую», что свидетельствует о статусе станции – обслуживании особ царской семьи. В последующие годы станция упоминается под названием «Александровская», но в описании Высочайшего маршрута в 1866 г. станция неоднократно названа «"Александровка" Варшавской железной дороги».

«В 1879 (по другим сведениям – в 1892-м) станцию переименовывают в Александровскую» [10], что, скорее всего, необходимо читать как окончательно установленное и определенное наименование объекта, с учетом выявленного многообразия ранее встречавшихся его наименований.

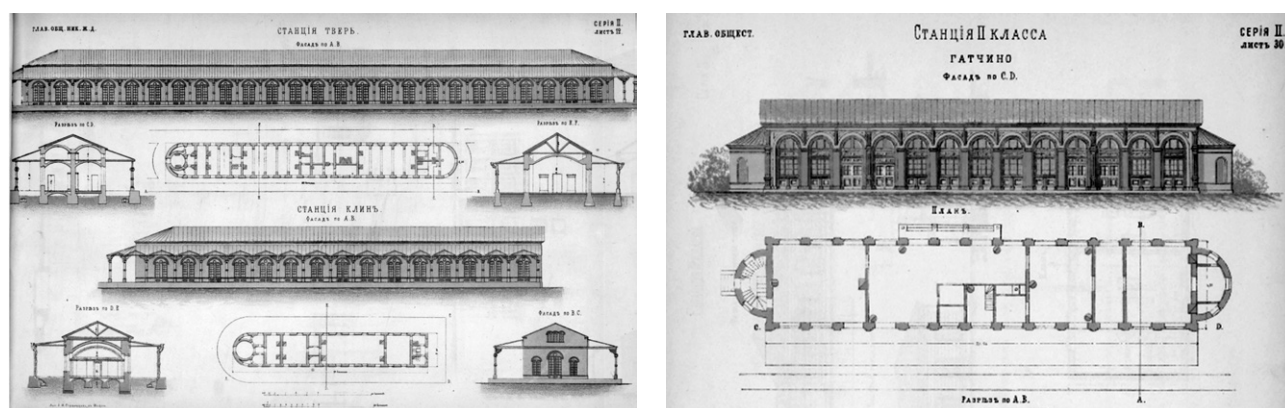


Рис. 3. Типовые проекты станционных зданий Николаевской железной дороги¹⁸

Fig. 3. Standardized designs of station buildings on Nikolaevskaya railway¹⁸

¹⁷ Старые карты. Режим доступа: http://www.etomesto.ru/map-peterburg_genkarta-1854/ (дата обращения: 15.02.2024).

¹⁸ Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. Режим доступа: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_007536567/ (дата обращения: 15.02.2024).

В конце XIX в. В. К. Симанский пишет: «Александровская – первая станция на варшавской ж. д. ранее называвшаяся "Царское Село" и теперь такъ переименованная – лежитъ въ 21 в. отъ столицы, вблизи деревни того-же названия»¹⁹. Такое «зادвоение» названий исследуемых ближайших станций Александровской и Царского Села встречается в ряде архивных документов, обе станции имели не просто общественное назначение, но активно использовались августейшей семьей и ее гостями практически равноценно, в зависимости от направления приезжающих/отъезжающих, так как станции удобно расположены на основных железнодорожных направлениях при отправке из Царского Села – места царских резиденций.

Исследование генплана местности, окружающей Царскосельскую Александровскую станцию Варшавской железной дороги, разработанного архитектором А. Ф. Видовым в рамках проекта строительства часовни у станции Александровской (предварительный – 1867 г. и с проработкой – 1868 г.), который был «Высочайше утвержден 17 августа 1868»²⁰, также подтверждает существование здания вокзала станции и пары водоемных зданий по состоянию на 1868 г.

Водоемные здания были обязательными строениями на железнодорожной линии, но возводились они не на каждой станции. Развитие железнодорожного транспорта началось с паровозов, для которых требовались топливо и вода: «Воды в тендере хватало приблизительно на 20 верст пути (1 верста = 1.0668 км) и необходимо было пополнять ее запасы»²¹.

Все станции относились к определенным классам в зависимости от технической необходимости обслуживания железнодорожного транспорта. Так, станции I и II классов были предназначены для замены паровозов. Соответственно, время стоянок увеличивалось. На станции III класса (как правило, располагались между станциями I и II классов, примерно посередине) строились «два каменных двухэтажных дома при каждом из 2-х рельсовых путей, причем в одном помещении для запасного паровоза, а водоснабжение в другом доме; кроме того, два деревянных пассажирских дома, дома для служащих и сараи для дров»²².

Александровский дворец в Царском Селе стал постоянной резиденцией Николая II после февральской революции 1905 г. Здесь принимали послов и иностранных деятелей, праздновали 200-летие Царского Села и 300-летие дома Романовых.

После отречения от престола в 1917 г. (15(2) марта) Николая II правление Романовых закончилось²³. Уже бывшего императора с семьей отправили в Царское Село, где они пробыли с марта по август. Последние дни пребывания в Царском Селе Николай II отразил в своих записях, уже находясь в вагоне поезда, увозящего всех членов августейшей семьи из Царского Села, как оказалось, в последний путь²⁴.

¹⁹ Симанский В. К. Куда ехать на дачу? Петербургские дачные местности в отношении их здоровья. Вып. II. Санкт-Петербург; 1892. 57 с. Режим доступа: https://www.aroundspb.ru/guide/south/sim_varsh.php (дата обращения: 20.02.2024).

²⁰ РГИА СПб. Ф. 350 Оп. 44. Д. 562. Л. 1.

²¹ Кирьянова О. В. Химкинское краеведческое общество. Строительство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851 гг.). Режим доступа: <https://kraeved-himki.ru/stroitelstvo-sankt-peterburgo-moskovskoj-zheleznoj-dorogi-1842-1851g-g/> (дата обращения: 13.01.2024).

²² Там же.

²³ Документы по истории убийства царской семьи. Режим доступа: <https://statearchive.ru/docs.html> (дата обращения: 20.02.2024).

²⁴ Императорский маршрут. От Царского Села до Екатеринбурга. Режим доступа: <https://www.culture.ru/s/imperatorskiy-marshrut/> (дата обращения: 17.01.2024).

Исследование исторических планов местности свидетельствует о существовании иных строений станции, например, деревянных сараев и дровяников, утраченных по причине ветхости, часовни и караульного домика, исчезнувших после религиозных гонений.

В изменении облика станции немалую роль сыграла и Великая отечественная война. Немцы превратили Александровку «в мощный укрепленный узел», в 1944 г., согласно сохранившимся фотоматериалам, поселок исчез, а здание вокзала и других зданий станции, на фоне которых запечатлены отважные бойцы 59-го стрелкового полка, были сильно разрушены²⁵. О состоянии здания и территории наглядно свидетельствуют исторические фотографии после боев 1944 г., а также анализ планов здания из технической документации (техпаспорт) (рис. 4–6).

Таким образом, станция претерпела изменения с учетом утраты ряда зданий комплекса станции, объемно-планировочная композиция самого здания станции оказалась нарушена за счет утраты навеса над платформой станции после разрушений 1944 г.

В 1966 г. станцию отреставрировали одновременно с электрификацией железной дороги, сохранив общий вид станционных сооружений²⁶, и тогда же в центральной части был устроен сквозной проход на платформу. Конструктивная система, объемно-пространственная и объемно-планировочная (в капитальных стенах) структура здания были сохранены частично.

Анализ планировочного решения здания вокзала станции Александровской подтверждает, что оно было типовым: «Планировка вокзала была построена по всем канонам, выработанным



Рис. 4. Общий вид комплекса станции Александровской²⁷ (разрушение здания станции (северо-восточный фасад), платформы; полная утрата зеленых насаждений – примечание автора)
Fig. 4. General view of Alexandrovskaya station complex²⁷ (destruction of the station building's northeast facade, platform; complete loss of green spaces – author's note)



Рис. 5. Бой на станции Александровской. 1944²⁸ (разрушение здания станции, платформы; полная утрата зеленых насаждений – примечание автора)
Fig. 5. The battle at Alexandrovskaya station. 1944²⁸ (destruction of the station building, platform; complete loss of green spaces – author's note)

²⁵ Иванченко Н. Ю. Последствия фашистской оккупации на территории Ленинградской области. Режим доступа: <https://www.dissercat.com/content/posledstviya-fashistskoi-okkupatsii-na-territorii-leningradskoi-oblasti> (дата обращения: 15.02.2024).

²⁶ Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. Режим доступа: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_007536567/ (дата обращения: 15.02.2024).

²⁷ РГАКФД. Шифр 0-153956 ч/6. Железнодорожная станция Александровка, освобожденная советскими войсками от немцев (панорама). 1944. Александровка станция. Режим доступа: <http://photo.rgakfd.ru/photo/162288> (дата обращения: 17.01.2024).

²⁸ Фото с сайта <https://pastvu.com/>. Режим доступа: https://pastvu.com/_p/a/n/h/6/nh6yj93vldryg22aa5.jpg (дата обращения: 13.02.2024).

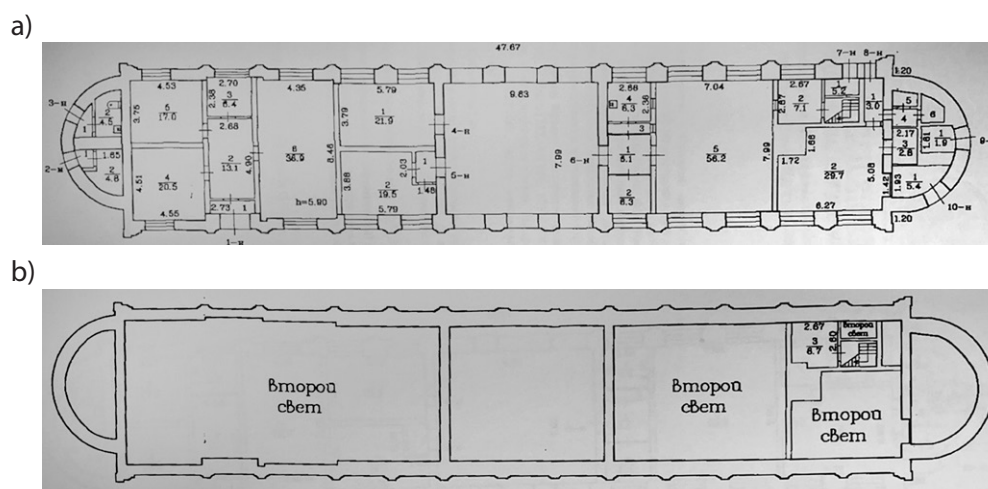


Fig. 6. Plan of the Alexandrovskaya station building (technical passport): a) first floor; b) entresol

для зданий подобной категории: по сторонам центрального вестибюля, где были устроены кассы и контора багажного отделения, находились два зала ожидания для пассажиров разных категорий (к меньшему по размеру залу I–II классов примыкал ресторан); служебные помещения располагались в торцовых ризалитах и на антресолях» [15].

В здании изменено историческое архитектурное решение фасадов: утрачен чугунный навес, установлены решетки и ролл-шторы на окнах, заменены оконные и дверные заполнения, закладки/раскрытия оконных и дверных проемов, устроена громоздкая дымовая шахта на крыше здания, утрачены печные/дымовые трубы, установлено инженерное и дополнительное оборудование с учетом перевода печного отопления на пеллетное. Архитектурный декор фасадов здания сохранился фрагментарно (рис. 6).

Фасады исторического здания содержат элементы классицизма: ложная аркада, объединяющая проемы основного этажа, что характерно для общественных зданий середины XIX в.; высокие арочные окна в 13 световых осей, из которых три центральных выполняют функцию сквозных арочных проходов (организованы в результате поздней реконструкции 1966 г.); в юго-западном крыле здания в 1-й световой оси также устроены дверные проемы в котельную и помещения кафе.

Главный фасад выявляет полихромное решение гладкой штукатурной отделки с декоративными элементами: пилястры заполняют межоконные простенки до опоры арочных пьесталей, которые сверху перевязаны профилированными тягами перспективных арочных проемов, завершает фасад профилированный венчающий карниз (рис. 7, 8).

Фасад асимметричен относительно поперечной оси здания.

Решение по отделке торцевых фасадов здания значительно отличается: фасады оформлены рустованной штукатуркой, фронтоны с профилированным карнизом; фасады полуциркульных объемов – апсид – также отделаны рустованной штукатуркой, завершены фасады профилированным венчающим карнизом.

Результаты натурного обследования выявили несоответствие с планом здания в техническом паспорте, что свидетельствует о произведенных изменениях: существующие оконные проемы северо-восточной апсиды отсутствуют на планах, а два дверных проема, расположенные по центру циркульного фасада, на планах размещены на расстоянии, что свидетельствует о перепланировках и/или перебивке/закладке проемов в капитальных стенах; южный оконный проем, который должен быть на юго-восточной апсиде согласно плану, отсутствует, северный оконный проем на плане обозначен как дверной.



Рис. 7. Общий вид комплекса станции Александровской (фото автора, 26 января 2023 г.)

Fig. 7. General view of Alexandrovskaya station complex (author's photo, January 26, 2023)



Рис. 8. Фасад здания станции Александровской (фото автора, 26 января 2023 г.)

Fig. 8. Facade of Alexandrovskaya station building (author's photo, January 26, 2023)

Объемно-планировочное решение расположенного на исторических планах Т-образного в плане здания (рис. 9) также носит характер типового для зданий железнодорожных станций, встречается в типовых проектах²⁹ и соответствует планировке водоемных зданий.

«Водоемные здания» не связаны с путями, а поэтому расположение их может быть выбрано где угодно. Сюда относятся жилые дома и водоемные здания» [16].

«Парно-симметричное» диагональное расположение зданий относительно железнодорожного пути станции свидетельствует об их прямом отношении к железнодорожному «процессу» станции, актуальному в обоих направлениях движения поездов, а также «правилам» строительства станции третьего класса³⁰. Существующее здание формирует комплекс зданий станции (вокзала) (рис. 9).

Результаты исследования выявляют исторические этапы формирования комплекса зданий станции, их типологический состав и современную градостроительную ситуацию, сведения об авторстве проекта и строителях, а также о роли и «участии» станции в жизни исторических персон, что в совокупности и определяет историко-культурную ценность комплекса.

²⁹ Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. Режим доступа: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_007536567/ (дата обращения: 15.02.2024).

³⁰ Кирьянова О. В. Химкинское краеведческое общество. Строительство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги (1842-1851г.г.). Режим доступа: <https://kraeved-himki.ru/stroitelstvo-sankt-peterburgo-moskovskoj-zheleznoj-dorogi-1842-1851g-g/>.

4. Заключение

Железнодорожные станции, исторически формирующие поселки, города, составляют историко-культурный потенциал страны. Тщательный анализ и индивидуальный подход к каждому зданию позволяет выявить и определить особенности, ценностные параметры [17], которые могут быть отнесены к предмету охраны объекта и являться основанием для его включения в реестр объектов культурного наследия.

В ходе исследования комплекса зданий железнодорожной станции Александровской определено:

1. Железнодорожная станция Александровская расположена в исторически значимом месте, рядом с Царским Селом, она была построена по Высочайшему указу Николая I и неоднократно упоминается в историко-архивных документах в связи с царской семьей, следовательно, можно говорить об историко-культурной и мемориальной ценности исследуемого объекта.
2. Комплекс зданий был возведен в период с 1852 по 1854 гг. под руководством К. А. Скаржинского и Э. И. Герстфельда в соответствии с типовым проектом, разработанным для всех станций Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. Однако типовое проектирование носило рекомендательный характер, и на местах принимались решения о необходимых корректировках, не нарушающих общую конструктивную схему: изменении композиции, торцевых фасадов зданий, архитектурного решения принимающих фасадов со стороны платформ – с литыми чугунными навесами-галереями и без них, объемно-планировочного решения привокзальных площадей и главного фасада здания вокзала и др. Все эти особенности нашли свое отражение и в ходе строительства объекта исследования – станции Александровской. Именно поэтому при общей схожести сохранившиеся станционные комплексы данного периода застройки имеют уникальные отличительные черты.
3. Со времени постройки комплекс зданий станции Александровской претерпел изменения. Весьма значительно изменилась градостроительная ситуация станции в части утраты ряда зданий: одного из двух водяных домов (на противоположной стороне путей), вспомогательных зданий, в том числе дровяных сараев, что, безусловно, привело к реорганизации территории станции. Также утрачена поздняя часовня, которая была построена на станции в едином архитектурном решении с караульным домиком, но отличным от общего архитектурного решения зданий станции, на специально выделенном и отгороженном для этого участке, при этом гармонично дополняя комплекс зданий железнодорожной станции.
Главное здание станции, сильно разрушенное в годы Великой Отечественной войны, в 1966 г. было восстановлено, но изменились историческое архитектурное решение фасадов, внутренняя конструктивная схема. Однако станционный комплекс не утратил своей функциональной ценности и исторического значения.
4. Объемно-пространственное решение территории станции со стороны путей существенно изменилось за счет их расширения, устройства новых платформ, повлекших за собой необходимость возведения воздушного перехода, что привело к неизбежным изменениям органи-



Рис. 9. Водоемное здание станции Александровской
(фото автора, 26 января 2023 г.)

Fig. 9. Alexandrovskaya station water building
(author's photo, January 26, 2023)

зации пассажирского движения и доступа к платформам. Здание станции утратило изящную, ажурную галерею-навес со стороны исторической платформы, а впоследствии и сама платформа утратила свою функцию, превратившись в прилегающую территорию здания вокзала.

Комплекс зданий железнодорожной станции Александровской, построенный вдоль Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги в середине XIX в. и сохранившийся до настоящего времени в несколько измененном облике и составе зданий, несмотря на их типовое решение, присущее всем станциям данного периода постройки, по совокупности критериев обладает историко-культурной ценностью, что дает возможность включить их в реестр объектов культурного наследия как ансамбль.

Утраченная часовня и аварийный в настоящее время караульный домик не относятся к комплексу зданий станции, но достойны отдельного исследования с целью установления критериев их ценности и определения категории их значения как объектов архитектурного наследия.



Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interest. The author declares no relevant conflict of interest.

Список литературы

1. *История железнодорожного транспорта в России. Т. 1. 1836–1917 гг.* Санкт-Петербург; Москва; 1994. 336 с. Режим доступа: <https://djvu.online/file/oAfWhledtxZJZ>.
2. Афолина Г. М. *Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г.* Москва: 1996. 223 с. Режим доступа: <https://djvu.online/file/2zs4QsO57XRgz>.
3. Виргинский В. С. *Возникновение русских железных дорог и железнодорожный вопрос в России до начала 40-х годов XIX века: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук.* Москва: Типолитография ВАФ. 1949. 31 с. Режим доступа: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_005769978/.
4. Соловьева А. М. *Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в.* Москва: Наука; 1975. 315 с.
5. Чарноцкая Л. П. *Железная дорога от А до Я.* Москва: Транспорт; 1990. 208 с. Режим доступа: <https://djvu.online/file/gX9GbdjDyt0ov>.
6. Батырев В. М. *Вокзалы.* Москва: Стройиздат; 1988. 216 с.
7. Карейша С. Д. *Железнодорожные станции, надлежащее их устройство, оборудование, обслуживание и проектирование. Т. 1.* Петроград: Типография П. П. Стойкина; 1917. 120 с.
8. Кульжинский С. Н. *Основные элементы проектирования станций. Ч. 1. Промежуточные (малые) станции и поселки-города при железнодорожных станциях.* Петроград: Редакция специальных изданий; 1922. 220 с.
9. Апатцев В. И., Ефименко Ю. И., Правдин Н. В., Вакуленко С. П., Рыбин П. К. *Железнодорожные станции и узлы.* Москва: Учеб.-метод. центр по образованию на ж.-д. трансп.; 2014. 855 с.
10. Башкиров К. С. *Страницы истории поселка Александровская и его окрестностей.* Санкт-Петербург: б. и.; 2021. 287 с.
11. Исаченко В. Г. *Зодчие Санкт-Петербурга: XIX – начало XX века.* Санкт-Петербург: Лениздат; 1998. 1068, [2] с.
12. Золотарева М. В. Выпускник строительного училища Петр Сальмонович. В сб.: *Архитектурный альманах. Вып. 2.* Санкт-Петербург: НП-Принт; 2017. С. 22–33.
13. Сальмонович П. О. Общая конструкция мастерских при железной дороге. *Зодчий.* 1874;11:136–138.
14. Сальмонович П. О. Санкт-Петербургская Варшавская железная дорога. Вокзал в Санкт-Петербурге. *Архитектурный вестник.* 1860;(1):56–59.
15. Щеболева Е. Г. Архитектурные ансамбли станций Северной железной дороги (1860–1910-е годы). В сб.: *Памятники русской архитектуры и монументального искусства XVI – XX вв. Выпуск 7.* Москва: Издательство «Наука»; 2005. С. 427–455.
16. Образцов В. Н. *Станции и узлы. Т. 1.* Москва: Трансжелдориздат; 1935. 315 с.
17. Чайникова О. О. *Воссоздание памятников архитектуры в современной реставрационной практике на примере Санкт-Петербургского региона: диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры.* Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Режим доступа: <https://dis.spbgasu.ru/specialtys/personal/chaynikova-olesya-olegovna>.

References

1. *History of railway transport in Russia. Vol. 1. 1836–1917.* Saint-Petersburg; Moscow; 1994. (In Russ.) Available at: <https://djvu.online/file/oAfWhledtxZJZ>.

2. Afonina G. M. *A summary of the domestic railroads development from 1838 to 1990*. Moscow; 1996. (In Russ.) Available at: <https://djvu.online/file/2zs4QsO57XRgz>.
3. Virginskiy V. S. *The emergence of Russian railroads and the railroad question in Russia until the early 40s of the XIX century: Author's abstract of the dissertation for the degree of Dr. Sci. (History)*. Moscow: Tipolitografiya VAF. 1949. (In Russ.) Available at: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_005769978/.
4. Solov'yeva A. M. *Railway transport of Russia in the second half of the 19 century*. Moscow: Nauka; 1975. (In Russ.)
5. Charnotskaya L. P. *Railroad from A to Z*. Moscow: Transport; 1990. (In Russ.) Available at: <https://djvu.online/file/gX9GbdjDyt0ov>.
6. Batyrev V. M. *Stations*. Moscow: Stroyizdat; 1988. (In Russ.)
7. Kareysa S. D. *Railway stations: proper construction, equipment, maintenance, and design. Vol. 1*. Petrograd: Typographiya P.P. Stoykina; 1917. (In Russ.)
8. Kul'zhinskiy S. N. *Key design aspects of railway stations. Part 1. Intermediate (small) stations and settlements near railway stations*. Petrograd: Redaktsiya spetsial'nykh izdaniy; 1922. (In Russ.)
9. Apattsev V. I., Yefimenko Yu. I., Pravdin N. V., Vakulenko S. P., Rybin P. K. *Railway stations and junctions*. Moscow: Ucheb.-metod. tsentr po obrazovaniyu na zh.-d. transp.; 2014. (In Russ.)
10. Bashkirov K. S. *Pages from the history of Alexandrovskaya and its surroundings*. Saint Petersburg: no publisher; 2021. (In Russ.)
11. Isachenko V. G. *Architects of Saint Petersburg: XIX – beginning of XX century*. Saint Petersburg: Lenizdat; 1998. (In Russ.)
12. Zolotareva M. V. Petr Salmonovich, a graduate of construction school. In: *Arkhitekturnyy al'manakh. Issue 2*. Saint Petersburg: NP-Print; 2017. P. 22–33. (In Russ.)
13. Sal'monovich P. O. General design of workshops at the railroad. *Zodchiy*. 1874;11:136–138. (In Russ.)
14. Sal'monovich P. O. Saint Petersburg – Warsaw railway. The railway station in Saint Petersburg. *Arkhitekturnyy vestnik*. 1860;(1):56–59. (In Russ.)
15. Shcheboleva Ye. G. Architectural ensembles of Northern railway stations (1860–1910s). In: *Monuments of Russian architecture and monumental art of the 16th–20th centuries. Issue 7*. Moscow: Izdatel'stvo "Nauka"; 2005. P. 427–455. (In Russ.)
16. Obraztsov V. N. *Stations and junctions. Vol. 1*. Moscow: Transzheldorizdat; 1935. (In Russ.)
17. Chainikova O. O. *The reconstruction of architectural monuments in contemporary restoration practice: a case study of the Saint Petersburg region: Dissertation for the degree of Cand. Sci. (Architecture)*. Saint Petersburg: Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Available at: <https://dis.spbgasu.ru/specialtys/personal/chaynikova-olesya-olegovna>.



Информация об авторе

Чайникова Олеся Олеговна, кандидат архитектуры, доцент кафедры архитектурного и градостроительного наследия, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация; заместитель начальника службы реставрации, реконструкции и капитального ремонта ГМЗ «Петергоф», Петергоф, Санкт-Петербург, Российская Федерация, restavr2015@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0004-1363-3576>

Information about the author

Olesya O. Chainikova, Cand. Sci. (Architecture), Associate Professor in the Department of Architectural and Urban Planning Heritage, Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, Russian Federation; Deputy Head of the Restoration, Reconstruction and Overhaul Service of The Peterhof State Museum-Reserve, Peterhof, Saint Petersburg, Russian Federation, restavr2015@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0004-1363-3576>

Получена 17 апреля 2024 г., одобрена 13 ноября 2024 г., принята к публикации 25 ноября 2024 г.

Received 17 April 2024, Approved 13 November 2024, Accepted for publication 25 November 2024