

Промышленная архитектура в контексте города Всемирного наследия Санкт-Петербург

Маргарита Штиглиц

Идентификация архитектурно-пространственной среды Петербурга, как объекта Всемирного культурного наследия, приобретает особую остроту в последние годы, ознаменованные значительным притоком инвестиций и

ансамблями эпох барокко и классицизма, представление о котором ассоциируется с величавым простором Невы, окаймленной гранитными набережными и горизонтом «небесной линии» панорам.



*Заводоуправление Ижорского завода в г. Колпино.
Leitungsgebäude des Ižorskiy Betriebs in der Stadt Kolpino.*

активным вторжением нового строительства в исторический центр. Результат – нарушение панорам невской акватории, искажение силуэта города, утрата рядовой и промышленной застройки. Многих негативных последствий можно было бы избежать, используя «закрытые» в прошлом промышленные территории, способные стать резервом, позволяющим разгрузить исторический центр и стать мотором развития новых пространств и ландшафтов. Они окружают основную охранную зону и входят в зону регулирования застройки, по международной терминологии – буферную зону.

Архитектурная среда Петербурга многолика и противоречива. У него несколько исторических имиджей. Общеизвестный – имперский город с монументальными

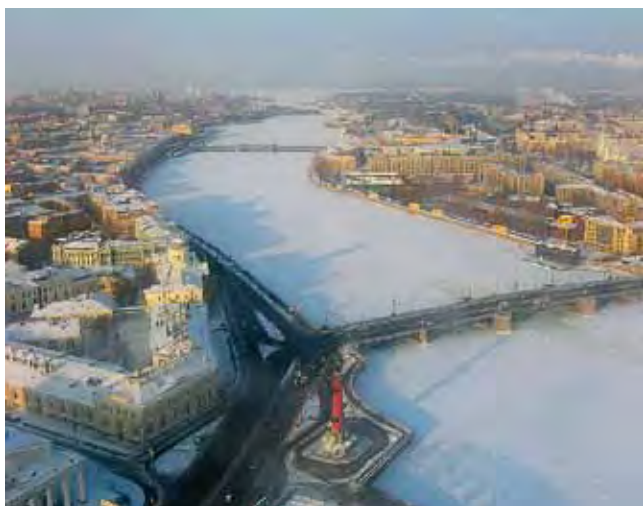
Антитезу ему составляет промышленный Петербург, опоясавший центр массивными краснокирпичными корпусами с гигантскими трубами и водонапорными башнями. Полные суровой экспрессии эти сооружения доминируют в панорамах берегов Невы, ее притоков и каналов. Важное направление развития города отражено внушительным числом промышленных построек самых разных периодов

Индустриальное наследие

Индустриальное наследие самого раннего времени (1-я половина XVIII века) прослеживается в городской



*Российско-американская резиновая мануфактура «Треугольник».
Russisch-Amerikanische Gummi-Manufaktur
»Treugol'nik“ (Dreieck).*



*Промышленная архитектура влияет на силуэт города Всемирного наследия Санкт-Петербург. Аэрофотоснимок с Ростральной колонной на Васильевском Острове, 2006 г.
Industriearchitektur prägt die Silhouette der Welterbestadt St. Petersburg. Luftbild mit der Rostra-Säule auf der Vassilij Insel, 2006.*

топонимике, археологических остатках, в планировке старейших предприятий (Сестрорецкий и Ижорский заводы, Монетный двор). Блистательная эпоха раннего классицизма запечатлелась в строительстве целого ряда складских и промышленных сооружений 2-й половины XVIII столетия – Тучков буян, Новая Голландия, Адмиралтейство в Кронштадте, Бумажная фабрика в Ропше, Гранитная фабрика в Петергофе и других.

Одним из наиболее актуальных и вызывающих интерес в настоящее время утилитарных комплексов этого периода стал треугольный остров, занятый под склады корабельного леса – Новая Голландия. Это произведение эпохи раннего классицизма стало одним из символов города. В проектировании и строительстве принимали участие выдающиеся архитекторы и инженеры – С. И. Чевакинский, И. К. Коробов, Ж. Б. Вален-Деламот, И. К.

Герард, М. Н. Ветошников, М. А. Пасыпкин и др. В советское время комплекс был закрытой территорией и использовался под склады военного назначения. С начала 1990-х гг. предпринимались безуспешные попытки его возрождения, реставрации и перепрофилирования в многофункциональный культурно-туристический комплекс. Долгие годы треугольный остров в центре Петербурга был «бермудским треугольником». Первоначальная концепция его возрождения принадлежит архитектору В. Б. Фабрицкому, впоследствии доработавшему свой ранний проект совместно с Ю. К. Митюревым (в настоящее время главный архитектор города). Однако, этому проекту, наиболее корректному к историческому наследию, не суждено было реализоваться. В настоящее время работы по перепрофилированию Новой Голландии ведутся под руководством знаменитого архитектора Н. Фостера, победителя международного конкурса на освоение этой территории.

Поблизости от Новой Голландии расположено Новое Адмиралтейство. В самом названии этого предприятия заключается напоминание об Адмиралтействе – первой верфи России. В первой половине XIX века судостроительное производство было перенесено из главного Адмиралтейства сюда, ниже по течению Невы, подальше от Зимнего дворца. Петербургские зодчие эпохи классицизма сознавали значение застройки берегов в устье Невы, как «морских ворот» города. Архитектурный замысел Нового Адмиралтейства на ранней стадии учитывал это важное градостроительное значение и был разработан по принципам классической композиции. На береговой полосе была устроена набережная, пристани, чугунные ворота с решетками и мосты. Два больших каменных эллинга и мастерские сформировали береговой ландшафт, завершающийся храмом Спас на водах – памятником русским морякам. Панорама берега была частично утрачена – в 1930-е годы снесен храм, каменные эллинги скрыты поздними корпусами низкого архитектурного уровня. При условии сноса диссонирующих пристроек и воссоздании храма вполне возможно восстановление исторической панорамы.

В настоящее время рассматривается концепция перевода судостроения на другие территории. Наличие искусственных и естественных водных акваторий в сочетании с уникальными большепролетными сооружениями позволяет разместить на освобождающемся острове музей истории отечественного судостроения. Тем более, что завод находится в непосредственной близости от Новой Голландии. Но эта идея витает лишь в умах специалистов. В реальности, через эту территорию запланирована прокладка скоростной магистрали с развязками, которая может уничтожить уникальную историческую среду.

С начала XIX, «железного» века, в Российской столице разворачивается наступление индустриальной эпохи. Трудно сопоставить пушкинское время с краснокирпичными фабриками, дымом труб и громадами эллингов. Однако именно в этот период промышленное строительство Петербурга сделало мощный рывок вслед за Англией – самой передовой в то время индустриальной державой. Наследие этого времени представлено корпу-

сами первых бумагопрядильных фабрик и такими крупнейшими предприятиями, как Новое Адмиралтейство, Александровский, Ижорский и Сестрорецкий заводы. В их застройке наиболее ярко воплотилось национальное своеобразие, выразившееся в сочетании усадебной патриархальности жилых зон с новейшими техническими достижениями. Внешне скромные по архитектурно-художественным достоинствам постройки Ижорского и Сестрорецкого заводов, бумагопрядильных мануфактур – Новой, Российской, Невской, являются первыми примерами новой эпохи, ценным отечественным наследием начала промышленного переворота.

Среди них здание Российской бумагопрядильной мануфактуры («Веретено»), наиболее ранний пример многоэтажного производственного сооружения с каркасом из чугунных колонн и балок. Черты классицизма заметны в павильоне проходной-конторы, увенчанном легкой ротондой с тонкими колонками и парящей фигуркой Меркурия. Над аркой и по ее сторонам расположены три чугунные доски с именами учредителей и датой основания фабрики – 1833. Фабрика, наряду с другими ей подобными, ознаменовавшими поворотный момент в истории отечественной промышленности, служила образцом для других городов России. С Петербурга началась в стране история строительства многоэтажных зданий с металлическим каркасом. Для нашей страны эти первые фабрики, использовавшие энергию пара, также значимы, как для Англии манчестерские фабрики.

Но не следует забывать и о том, что в создании петербургских предприятий принимали участие не только русские, но и зарубежные инженеры и предприниматели. Строительство металлических конструкций и оснащение ткацкими станками Российской бумагопрядильной мануфактуры происходило при деятельном участии английских инженеров – У. Болтона, Ч. Ферберна, Ч. Гаскойна, Ч. Берда, А. Вильсона и других. Первоначальный проект заказан в Англии и доработан в Петербурге под руководством совладельца фабрики, выходца из Шотландии, талантливого инженера А.Я. Вильсона.

Среди всех петербургских фабрик только «Веретено» имеет высокий охранный статус федерального значения, остальным повезло гораздо меньше – они имеют низшую категорию историко-культурной ценности, и судьба их вызывает большие опасения. Некоторых из них как, например Охтинской бумагопрядильной мануфактуры, уже не существует: ее снесли в 2007 г. для того, чтобы освободить мест для строительства крупного жилого комплекса. «Веретено», в отличие от остальных, ей подобных, пока функционирует по своему первоначальному назначению. Несмотря на отдельные перестройки, памятник сохранил, в целом, аутентичность.

Предприятие расположено на берегу Обводного канала – южного промышленного пояса. По берегам этой водной артерии, опоясавшей центральную часть города, расположено множество памятников промышленной архитектуры XIX – начала XX века, которые потенциально могли бы служить импульсом для совершенствования городской среды. Крупнейший из них – комплекс построек Российско-американской резиновой мануфактуры. Основана фабрика немецкими предпринимате-



*Газгольдер Главного газового завода, набережная Обводного канала, 74.
Gasbehälter des Haupt-Gasbetriebs, Adresse:
Naberežnaja Obovodnogo Kanala 74.*

лями в середине XIX века при участии американских инженеров. В начале XX века Российско-американская резиновая мануфактура поглотила соседнее предприятие английского акционерного общества «Макинтош» и преобразована в товарищество «Треугольник».

В строительстве многочисленных корпусов гиганта резиновой промышленности принимали участие архитекторы русского и немецкого происхождения: Р.Р. Генрихсен, Р.А. Гедике, Э.Г. Юргенс, Е.И. Гельман, гражданские инженеры: Е.А. Кржижановский, Л.А. Серк и другие. Разновременные кирпичные постройки вдоль набережной объединены сплошным «бесконечно» протяженным фасадом. Строгую горизонталь корпусов оттеняют водонапорные башни, обогащающие силуэт.

Конструктивные особенности зданий этого огромного комплекса отражают разные этапы эволюции промышленного строительства. Здесь сохранились корпуса с кирпично-сводчатой структурой, с внутренним металлическим или железобетонным каркасом и кирпичными стенами, с рамным железобетонным каркасом «скелетного типа». Железобетонный мост над засыпанной рекой Таракановкой контрастирует с несколько тяжеловесными и архаичными формами «кирпичного стиля». Это сооружение 1910-х гг. завершило фронтальную застройку вдоль Обводного канала.

В настоящее время производство выведено из всех корпусов, и новыми владельцами ведутся работы по перепрофилированию в деловой центр, однако, большие производственные площади исторического комплекса

и необходимость санации территории не позволяют быстро справиться со сложной задачей.

Но, если в отношении «Треугольника» можно надеяться на продолжение положительной тенденции, то совсем в ином состоянии находится уникальный промышленный комплекс, также расположенный на берегу Обводного канала – Главный газовый завод. Газгольдеры на Обводном канале – это колоссальные цилиндры, полые внутри, диаметром около 40 метров и высотой до 20 метров. Они перекрыты металлическими куполами оригинальных сетчато-ребристых конструкций. Редко расположенные узкие окна, похожие на бойницы, оттеняют мощь краснокирпичных стен. Такие структуры положили начало развитию пространственных систем покрытий залов большого диаметра. Их разработал выдающийся инженер и архитектор, обрусевший немец – Рудольф Бернгард, автор многих построек и теоретических трудов, первый директор Института гражданских инженеров (СПбГАСУ). Ветшают и разрушаются без употребления бывшие хранилища светильного газа – кирпичные башни с уникальными конструкциями перекрытий.

С именами инженеров, архитекторов и предпринимателей из Германии связана история многих промышленных комплексов Петербурга XIX–начала XX века. Среди них – Невская бумагопрядильная мануфактура, основанная в 1833 г. промышленником и банкиром бароном Людвигом Штиглицем, выходцем из немецкого города Арользен. Впоследствии предприятие перешло к его сыну Александру, известному банкиру и меценату. Самый ранний корпус 1833 г. сгорел, но на его месте во второй половине XIX–начале XX века возведены многоэтажные кирпичные здания прядильных и ниточных фабрик. Среди предприятий, расположенных по берегам Невы, эта мануфактура занимает самое видное место в панораме главной реки города. Многоплановая композиция фабричного комплекса разворачивается и фронтально вдоль набережной, и в глубину. Над многоэтажными протяженными зданиями взметнулись дымовые трубы, похожие на гигантские колонны. В перспективе Невы краснокирпичные громады сочетаются с ажурными формами Большеохтинского моста и силуэтом Смольного собора.

Невская бумагопрядильная мануфактура расположена на набережной Невы, напротив территории, отведенной под строительство будущего Охта центра. Такое соседство крайне опасно для существования старых фабричных зданий-памятников, поскольку вдохновляет инвесторов на снос старых корпусов и сооружение некоего нового комплекса, адекватного по архитектуре будущей гигантской башне Газпрома.

Охрана памятников индустриального наследия

Приведенные выше примеры лишь в малой степени характеризуют огромный потенциал индустриального зодчества Петербурга XVIII–начала XX века. Северная столица всегда была крупнейшим промышленным центром России; одним из ее символов стал корабль на

шпиле Адмиралтейства – первой отечественной верфи, заложенной Петром. Каково же состояние этой части нашего историко-культурного наследия?

Идеология советского времени с ее сугубо классовым подходом полностью уничтожила память не только о прежних владельцах, но и строителях заводских зданий – «наследия проклятого прошлого». Ситуация стала меняться в конце 1970–начале 1980-х гг., когда на волне подъема общественного самосознания и оживления интереса к культурным ценностям изменилось отношение и к промышленному наследию. Оно было признано полноправной частью национального достояния, а промышленные здания и сооружения неотъемлемой частью городской среды. Большая работа по натурному обследованию промышленных зданий, и изучению в архивах была нами проведена в 1980-е–1990-е гг. Были опубликованы монографии и статьи, велась пропаганда в прессе. Внимание этой проблеме уделялось не только специалистами, но и общественностью.

Итогом многолетней проделанной работы стала постановка Комитетом по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры СПб под государственную охрану наиболее ценных из них (всего около 200 адресов промышленного назначения). Каждый адрес может содержать одно или несколько разнообразных зданий и сооружений. Иногда это целый «город в городе».

В зависимости от степени ценности, в соответствии с системой критериев, памятникам присвоены разные категории – федерального, регионального и местного значения, что, однако, еще не является полной гарантией их сохранения. Анализируя в целом современное состояние в области охраны индустриального наследия Петербурга, можно квалифицировать его как кризисное. Не существует единой концепции регенерации промышленных территорий, судьба зданий зависит от воли новых владельцев, заинтересованных в получении максимальной прибыли и не имеющих льгот, побуждающих их сохранять памятники. Не учитываются потребности культурной жизни города, в котором до сих пор нет музея промышленности, центра современного искусства и много другого. При выводе производства гибнет раритетная техника, исчезают ценные архивы и маленькие заводские музеи, ветшают и гибнут особняки владельцев.

Только в курсовых и дипломных работах студентов петербургских и зарубежных вузов можно увидеть полноценную профессиональную разработку концепций приспособления исторических промышленных комплексов Санкт-Петербурга, многие из которых имеют международную известность. Следует отметить, что работа по сохранению культурного наследия ведется не только в профессиональных учебных заведениях, но и в неформальных группах горожан. Акция молодежи за сохранение старого трамвайного парка и создание там центра современного искусства «Артдепо», проведенная в апреле 2004 года, впоследствии продолженная концептуальными разработками немецких студентов не нашла поддержки у городской власти.

Василеостровский трамвайный парк является не только памятником архитектуры – примером позднего кир-

пичного стиля с элементами модерна. Он интересен и в инженерном отношении – железобетонные конструкции трамвайного парка сооружены всемирно известной фирмой «Вестингауз». Комплекс ценен как свидетельство истории городского хозяйства – из стен его ангаров в 1907 г. вышел первый в городе трамвай, и, кроме всего прочего, что особенно ценно: здесь, в исторических пространствах, сохранилась уникальная коллекция старинных вагонов, включая конку. Однако все аргументы защитников этого уникального памятника архитектуры, науки и техники не убеждают инвесторов, планирующих разместить здесь очередной многофункциональный комплекс.

Всероссийским обществом охраны памятников (ВО-ОПИК) и другими защитниками культурного наследия проводится большая разъяснительная работа, выступления в прессе, и на конференциях, в частности на прошедшей в год Всемирного индустриального наследия (2006) Международной конференции под эгидой ИКОМОС и ЮНЕСКО. Однако, все эти действия не достигают должного результата. Можно привести положительные примеры нового использования промышленных объектов: музеефикация водонапорной башни и других сооружений Главной водопроводной станции; перепрофилирование комплекса Сестрорецкого завода и зданий телефонной фабрики Эриксона, но это лишь исключения из общего правила.

В эпоху «деиндустриализации» Петербург стоит на пороге крупных преобразований городских ландшафтов, оказавшихся в пределах объединенной охранной зоны и зоны регулирования застройки. Для того, чтобы не были утеряны потенциальные композиционные, функциональные и историко-культурные возможности промышленных объектов, необходимо иметь стратегию преобразования и включения их в новый контекст.

Факторами, снижающими нагрузку на центр, позволяющими раскрыть потенциально привлекательные территории, превратив их в культурные и социально значимые ландшафты, могут стать памятники промышленной архитектуры. Однако в реальности процесс раскрытия и регенерации некогда «закрытых» промышленных территорий протекает также стихийно, как проходила индустриализация: в зависимости от ментальности и настроения каждого конкретного инвестора. Цена земли освобождающихся производственных комплексов очень высока, а наличие на них неких объектов культурного наследия значительно снижает ее. Как следствие, инвесторы, выжимающие прибыль из полученных территорий, стараются всеми способами сократить количество объектов или вовсе снять с охраны. Таким образом, обстоятельства складываются так, что выдающиеся памятники индустриальной истории и промышленной архитектуры становятся не мотором, а тормозом развития городской среды.

Важным способом сохранения памятников промышленной архитектуры может быть и включение их в Список объектов Всемирного наследия в процессе идентификации Петербурга. Сбалансированное развитие Списка Всемирного наследия, берущее свои истоки еще

с начала своего формирования, предполагает включение объектов, самых разнообразных по функциональному назначению. В 1990-е гг. добавились «некоторые, исключительно промышленные и технологические памятники из Северо-восточной Европы». Так, например, можно упомянуть также таких претендентов как фабрика-музей Ван-Нелле в Роттердаме, открытое вагонное депо с коллекцией исторических локомотивов и вагонов в Чили, исторические промышленные сооружения Остравы. С немецкой стороны также часто поднимаются темы промышленной архитектуры XX века, в частности номинируется фабрика Фагуса в Альфельде, «Электрополис Берлин» и др. С середины 1990-х гг. ТИССИН¹ разрабатывает предложения по включению наиболее ценных памятников науки и техники в Список объектов Всемирного наследия. Автором этой статьи в журнале ТИССИН был опубликован обзор памятников промышленной архитектуры Петербурга.

Номинация Петербурга, как объекта В.О.Н. «исторический центр с бывшими царскими резиденциями» предполагает центральную часть города, ограниченную охранной зоной. Но в существующие границы этой зоны в настоящее время не включены упомянутые здесь и другие петербургские территории промышленного характера, они находятся в, так называемых, лакунах. В число номинированных пригородов не входит также и город Колпино, который не является ни бывшей царской резиденцией, и потому не включен в номинацию. Колпино – поселение, возникшее на базе уникального Ижорского завода, основанного еще императором Петром I. Редкий по цельности ансамбль построек с уникальными металлическими конструкциями старинных мастерских, археологические остатки подземного завода с паровыми машинами включает также и сложную систему гидротехнических сооружений – плотину, отводной канал и искусственный бассейн для достройки судов, композиционно и функционально связанную с внешним зеркалом разлива реки Ижоры. По всем критериям природно-искусственный ансамбль Ижорских заводов в городе Колпино заслуживает включения в состав Объектов Всемирного наследия, наряду с другими пригородами Петербурга, такими как Петергоф, Пушкин и Павловск. По значимости для национальной истории он может быть соотнесен с первыми металлургическими заводами Дарби в Великобритании, на базе которых создан знаменитый музей-заповедник Айронбриджгордж. А ведь в Петербурге до сих пор нет музея – заповедника промышленной истории.

Учитывая все вышесказанное, можно заключить, что не только памятники промышленной архитектуры эпохи Авангарда, но и их предшественники обладают важной историко-культурной ценностью, имеющей не только общенациональное, но и международное значение, как результат творчества русских и зарубежных инженеров и предпринимателей, внедрявших здесь новейшие научно-технические достижения. Включение этой важной части области культурного достояния в номинацию Петербурга – объекта Всемирного культурного наследия будет способствовать сохранению своеобразия нашего города.

Margarita Stiglitz: Industriearchitektur im Kontext der Welterbestadt St. Petersburg

Nicht nur das klassizistische Zentrum, sondern auch die Industriearchitektur prägt den Charakter der Stadt St. Petersburg, eines der historisch bedeutsamsten Produktionszentren Russlands. Viele Bauten sind von hohem künstlerischen Wert und – in Zusammenarbeit mit ausländischen Ingenieuren und Unternehmern entstanden – von internationaler kulturhistorischer Bedeutung.

Obwohl zweihundert Adressen unter Denkmalschutz stehen, ist ihre Erhaltung in der herrschenden De-Industrialisierung hochgradig gefährdet. Allein durch die Verlagerung der Produktion gehen ständig technische Raritäten und Archivmaterialien verloren. Keines der Petersburger Industriedenkmale befindet sich innerhalb der Schutzzone der Welterbestätte „Historisches Zentrum mit den ehemaligen Zarenresidenzen“, obwohl einige Objekte, wie der Vorort Kolpino, durchaus einer Aufnahme wert wären. Die Industriearale bilden Inseln, die die Kernzone des Welterbes umgeben, selbst aber in der Pufferzone liegen. Das architektonische Potential der Industriedenkmale bei der Umnutzung und Erschließung dieser gut gelegenen Stadtgebiete wird nicht erkannt. Es gibt kein übergeordnetes

Entwicklungskonzept für diese Areale und ihre Zukunft ist der Willkür der neuen Eigentümer ausgesetzt. Dies ist fatal, denn Grundstück ohne Bebauung gelten als wertvoller und die Industriebauten werden somit hauptsächlich als Behinderung wahrgenommen.

Der Artikel stellt die Baugeschichte und das Schicksal verschiedener Petersburger Industriedenkmale vor, darunter des Holzlagers „Neu Holland“ (Novaja Gollandija) und des Gummi-Betriebs „Rotes Dreieck“ (Krasnyj Treugol'nik), die gerade einer neuen Nutzung zugeführt werden (Projekt für „Neu Holland“ von Norman Foster). Das klassizistisch angelegte Areal der „Neuen Admiralität“ (Novoe Admiral'tejstvo) am Newa-Ufer ist durch Pläne für eine Schnellstraße gefährdet und der Erhalt der auffällig im Newa-Panorama platzierten Nevskij-Baumwollmanufaktur (Nevskaja bumagopradil'naja manufaktura) durch den Entwicklungsdruck, der vom neu erschlossenen „Ochta-Zentrum“ gegenüber ausgeht. Andere Industrieanlagen stehen leer und verfallen, einige Betriebsgebäude wurden bereits komplett abgerissen.

¹ TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, Международный Комитет по Сохранению Индустриального Наследия