

Екатерина М. Коляда

Роль польских зодчих второй половины XIX столетия в формировании художественного облика Санкт-Петербурга

Sztuka Europy Wschodniej Искусство Восточной Европы Art of Eastern Europe 3, 103-110

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

SZTUKA EUROPY WSCHODNIEJ
ИСКУССТВО ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ
ART OF THE EAST EUROPE
ТОМ III

Екатерина М. Коляда
Российский государственный педагогический университет
им. А. И. Герцена, Санкт-Петербург

Роль польских зодчих второй половины XIX столетия в формировании художественного облика Санкт-Петербурга

Вторая половина XIX столетия – время быстрого развития Санкт-Петербурга как крупного промышленного центра и узла транспортных коммуникаций. Этот период в архитектуре столицы Российской империи ознаменовался постановкой новых градостроительных задач, разработкой нового строительного регламента и активными стилистическими исканиями.¹

Архитектурные поиски второй половины XIX века были во многом определены неизбежными изменениями, произошедшими в организации и управлении строительными работами. Многие в вопросах строительства этого времени, в частности, в архитектурной стилистике и формообразовании, темпах строительства определял рынок и капитал. Стремительный рост численности населения привел к увеличению плотности застройки, росту этажности, появлению и развитию целых промышленных районов. В таких условиях необходима была реорганизация деятельности структур, ответственных за ход строительства в городе. Еще в 1842 году был упразднен Комитет строений и гидравлических работ, являвшийся в преж-

ние времена единственным регулирующим застройку органом. Однако, это не означало, что строить можно было без каких либо ограничений. Так, еще в 1844 году особым постановлением Государственного совета предписывалось для сохранения традиционного силуэта города, сформировавшегося еще в XVIII веке, строить частные здания не выше Зимнего дворца, высота которого составляет 23,47 м.² При этом художественные характеристики проектов не регламентировались, что давало свободу в поиске стиля будущих построек. Несмотря на определенную свободу в выборе художественного облика зданий в архитектурной практике сложились непростые взаимоотношения между представителями классического стиля и сторонниками новых архитектурных исканий, что вполне закономерно для города, имевшего статус имперской столицы. В 1857 году юридические и технические условия ведения строительства были закреплены *Уставом строительным*, соблюдение которого контролировало Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В середине 1860-х годов надзор за стро-

¹ Лисовский (2004: 177).

² Лисовский (2004: 177–189).

ительством в Санкт-Петербурге осуществлял Техническо-строительный комитет Министерства Внутренних дел.³ В это время ведется систематическая работа по урегулированию планов различных частей города, разрабатываются проекты с заранее заданными параметрами, предусматривающие корректировку работ на месте застройки. Новые условия выполнения строительных работ требовали обеспечения новыми кадрами, способными вести работы по сооружению зданий разного назначения с учетом возрастающего объема строительства. Поэтому в середине XIX столетия происходят изменения и в системе подготовки архитекторов и строителей. Профессиональное образование в тот период можно было получить в двух учебных заведениях Санкт-Петербурга: Императорской Академии Художеств и Институте гражданских инженеров.⁴ Работа этих учебных заведений должна была способствовать восполнению постоянно растущих потребностей в специалистах по строительству различных сооружений не только в Санкт-Петербурге, но и на территории России.⁵ Большинство зодчих, произведения которых стали предметом изучения для автора данной статьи, были выпускниками этих двух выдающихся школ. Помимо них, строительством в Петербурге занимались военные инженеры, а также специалисты, получившие образование в учебных заведениях других городов Европы.

Среди архитекторов и инженеров того времени выделяется плеяда выдающихся зодчих польского происхождения.⁶ Поскольку в задачи данной статьи не входило освещение нюансов творчества всех польских зодчих Санкт-Петербурга, остановимся лишь на тех из них, чья

деятельность явилась значительной для развития градостроительной концепции и развития художественного образа Санкт-Петербурга во второй половине XIX столетия.

Прежде чем вести разговор о конкретных архитектурных объектах, необходимо назвать имя человека, чья теоретическая деятельность в области архитектуры стала знаковой для формирования облика Санкт-Петербурга во второй половине XIX – начале XX века. Им является Аполлинарий Каэтанович Красовский – инженер и архитектор Института Корпуса инженеров путей сообщения. А. К. Красовский классифицировал архитектурные направления середины XIX века и обосновал теоретические основы рационализма в архитектуре. В своем учебнике по строительному делу и конструкциям гражданских зданий *Гражданская архитектура*, изданном в 1851 году, автор утверждал, что функциональность и конструктивно-технические закономерности составляют первооснову современной архитектуры, а прогресс строительной техники, появление новых строительных материалов и конструкций определяют появление и развитие новых архитектурных форм и нового архитектурного стиля.⁷ Теоретическое наследие А. К. Красовского явилось отражением процессов, происходивших в архитектурной практике того времени, а для молодых зодчих рубежа XIX–XX веков опорой в творческих экспериментах.

Вторая половина XIX столетия вывела на новый этап развития вопросы городского планирования, ревизии старых и строительства новых районов. Градостроительная концепция Санкт-Петербурга того времени во многом определялась организацией постоянных переправ между островами, на которых строился город. Мосты, разные по конструкции, протяженности, декоративному убранству, возведенные во второй половине XIX столетия, демонстрируют эволюцию развития инженерной мысли, придавая градостроительное единство разным частям города. Среди множества переправ центра Санкт-Петербурга, возведенных в этот период, наиболее значительными являются Благовещенский, Дворцовый и Троицкий мосты.

Благовещенский мост (илл. 1) был сооружен по проекту инженера Института Корпуса инже-

³ Лисовский (2004: 177–189).

⁴ Лисовский (2004: 189). Институт гражданских инженеров своим появлением обязан Архитекторскому училищу (1830) и Училищу гражданских инженеров (1832), которые объединились в 1842 году, а в 1882 году получили звание института.

⁵ Барановский (1893: 18–19). Гончарова (2012: 122–123).

⁶ Интересно, что в литературе по краеведению и архитектуре большинство польских мастеров часто именуются русскими, что, впрочем, вполне закономерно, ведь многие из польских зодчих получили образование в Санкт-Петербурге, который для них стал домом и местом для творческой реализации. Но порой отсутствие точной информации о происхождении архитектора создает определенные трудности для исследователей.

⁷ Лисовский (2004: 177–189).



Илл. 1. Благовещенский мост в панораме Санкт-Петербурга

неров путей сообщения, генерала Станислава Валериановича Кербедза. История строительства моста отражает развитие научной и строительной мысли Российского государства. Благовещенский мост представляет собой чугунную арочную конструкцию с восемью пролетами, один из которых был разводной. При его создании впервые в России была использована поворотная система разводного пролёта.⁸ Открытие переправы состоялось 12 ноября 1850 года.⁹ Именно тогда мост получил название Благовещенский по названию церкви и площади, расположенных на левом берегу Невы. Строительство моста имело важное значение не только для развития транспортного сообщения в Санкт-Петербурге, но и для разработки планов застройки территорий, прилегающих к переправе. Мост построили там, где выходит к Неве Крюков канал, для чего последний перед рекой участок

канала засыпали, чтобы устроить на его месте предмостную площадь. Для застройки площади были предложены два плана, в которых сохранялось классическое понимание пространства города.¹⁰ Согласно обоим планам Никольский собор, Никольская улица, часть Конногвардейского бульвара, Благовещенская церковь, мост и площадь перед ним должны были составить целостный архитектурный ансамбль. Один из авторов проекта застройки площади, инженер А. Жоффрио писал: «От съезда с постоянного чрез реку Неву моста, одного из замечательных памятников в мире, откроется прямая, пышная и правильная улица, ведущая к церкви Св. Николая Морского. По обеим сторонам ее воздвигнутся новые обширные казармы, манеж и прекрасная Благовещенская церковь. В улице же с новым бульваром, ведущей к Исаакиевской площади, вместо неблаговидных ныне Конногвардейских и Морских казарм построятся красивые частные дома (...) которые еще более придадут великолепия той части города, которая столь богата памятниками».¹¹ К сожалению, ни один из предложенных проектов так

⁸ В сооружении моста принимали участие американский инженер Дж. Уистлер и архитектор А. П. Брюллов, которому принадлежит декоративное решение ажурных перил моста, изображающих символы водной стихии: трезубец Нептуна, морскую раковину и гиппокампов. У разводного пролета по проекту А. И. Штакеншнейдера была возведена часовня Св. Николая Чудотворца.

⁹ В честь его постройки была выпущена серебряная памятная медаль. Позже, в 1855 году после кончины императора мост переименовали в Николаевский.

¹⁰ Один план был предложен инженером Н. Е. Ефимовым, другой разработал французский инженер А. Жоффрио. Лисовский (2004: 194–196).

¹¹ Лисовский (2004: 195).

и не был полностью выполнен, и в результате территория перед Благовещенским мостом превратилась в серию отдельных сюжетов, среди которых основной – Благовещенский мост.¹² Тем не менее, работа С. В. Кербедза стала отправной точкой в решении новых градостроительных задач своего времени. Разработанная инженером конструкция явилась прототипом для архитектурного решения других постоянных металлических мостов исторического центра Санкт-Петербурга.¹³ Кроме того, строительство переправы способствовало организации набережной на правом берегу Невы, ниже по течению, и, как следствие, завершению формирования набережной от стрелки Васильевского острова до Горного института. На противоположном берегу, в кварталах, расположенных поблизости от Благовещенской площади, вдоль Английской набережной и Галерной улицы была пересмотрена застройка, реконструированы казарменные сооружения, обустроен Конногвардейский бульвар, возведен Николаевский дворец.

Другой работой С. В. Кербедза, не менее важной для формирования городского пространства Санкт-Петербурга, явился проект организации Морского канала от Кронштадта до Гутуевского острова (1874–1885), включающий в себя намыв значительной по площади территории. Строительство канала позволило перевести Морской порт из Кронштадта в Санкт-Петербург, благодаря чему оживилась торговля, а после прокладки железнодорожной линии началась интенсивная застройка этого района. Деятельность Станислава Кербедза, его инженерные проекты стали примером для многих поколений зодчих Санкт-Петербурга.

Среди авторов других значительных в художественном и конструктивном плане переправ был другой польский инженер – Андрей (Анджей) Павлович Пшеницкий. А. П. Пшеницкий был выпускником Института путей сообщения и всю свою творческую жизнь посвятил службе в Департаменте управления городскими мостами в Санкт-Петербурге. Работа в Департаменте позволила Пшеницкому принять активное участие в проектировании, строительстве и реконструкции более чем сорока мостов в разных горо-

дах Российской империи. Самым известным из них является Троицкий мост через Неву, спроектированный и созданный большим авторским коллективом,¹⁴ среди участников которого был и Анджей Пшеницкий. Троицкий мост был третьим постоянным мостом в Санкт-Петербурге и самым протяженным в городе во второй половине XIX столетия. На сегодняшний день это один из самых красивых мостов Санкт-Петербурга. Его значение в создании панорамных видов невозможно переоценить, а его градостроительная роль всегда подчеркивается в работах, посвященных архитектуре города. Троицкий мост соединил важные в историческом и художественном плане территории, а именно конструктивно и визуально связал Суворовскую площадь¹⁵ и Марсово поле с Троицкой площадью, за которой начинается Каменноостровский проспект (на Петроградской стороне). Строительство Троицкого моста позволило не только усовершенствовать переправу через Неву в этой части города и создать новые панорамные виды, но и повысило статус Петроградской стороны как перспективного для застройки района.¹⁶ Возведение моста повлекло за собой организацию гранитной набережной на правом берегу Невы общей протяженностью 1100 м.¹⁷ В XX веке мост пережил не одну реконструкцию, что было связано с необходимостью сохранения этого произведения не только как памятника инженерной и архитектурной мысли, но и как символа Санкт-Петербурга. А. П. Пшеницкий был автором еще одного известного петербургского моста – Дворцового (илл. 2),¹⁸ визуально

¹⁴ Для создания нового моста был объявлен международный конкурс, в котором помимо русских приняли участие французские, голландские, болгарские, венгерские и испанские архитекторы, в том числе фирма Эйфеля. Среди экспертов были представители Императорской академии художеств А. Н. Бенуа, Н. А. Белелюбский, Г. И. Котов, Г. Г. Кривошеин, Ф. Г. Зброжек и др.

¹⁵ Суворовская площадь была сформирована по проекту К. И. Росси еще в 1818 году. Композиционный замысел архитектора требовал пересмотра конструкции старого наплавного моста через Неву. В результате мост пережил несколько перестроек, решающей из которых явилась перестройка, инициированная Городской думой в конце XIX столетия.

¹⁶ Мост был заложен в 1897 году, а открыт в 1903.

¹⁷ Бунин (1986: 138).

¹⁸ Предложения о необходимости возведения нового моста поступали уже в конце XIX века. Но стратегическое значение этой переправы, а также события русской истории привели к тому, что строительство затянулось на долгие годы. Проект А. Пшеницкого был выбран из пя-

¹² Лисовский (2004: 195–196).

¹³ Черненко (2012: 611–625).



Илл. 2. Дворцовый мост

соединившего ансамбль стрелки Васильевского острова с Дворцовой набережной в районе Зимнего дворца и Адмиралтейства. Центральный пролет моста, раскрывающийся подобно крыльям, производит невероятный зрительный эффект и является визитной карточкой этой части города. Дворцовый мост за свою историю пережил разного рода перипетии, но, несмотря на многочисленные реконструкции, сохранил первоначальный замысел Пшеницкого.¹⁹

Вторая половина XIX столетия связана с активным развитием железных дорог и строительством многочисленных зданий вокзалов, в проектировании которых польские зодчие также сыграли важную роль. Среди проектировщиков и строителей петербургских вокзалов необходимо назвать имена и польских архитекторов: Р. А. Желязевича, К. А. Скаржинского, П. С. Купинского, Б. А. Бржостовского. Так, первоначальный проект Николаевского (в настоящее время Московского, илл. 3) вокзала²⁰ исполнил Рудольф Андреевич Желязевич,

с 1842 года занимавший должность архитектора Железнодорожного департамента.²¹ К сожалению, от проекта Желязевича при строительстве были сохранены лишь перекрытия перронов из металлических дебаркадеров и планировка прилегающей к вокзалу Знаменской площади. Кроме того, по проекту Р. Желязевича на этом участке железнодорожного полотна был выстроен металлический мост и здание локомотивного депо, что придало участку на пересечении железнодорожной линии с Обводным каналом ярко выраженный промышленный характер.

Другим архитектором польского происхождения – Ксаверием Алоизовичем Скаржинским был спроектирован Варшавский вокзал (1852–1853). К сожалению, позднее вокзал был перестроен, что отрицательно сказалось на его эксплуатации и дальнейшей судьбе.²²

В 1870 году на Выборгской стороне архитектором Петром Станиславовичем Купинским был построен Финляндский вокзал (илл. 4). Несмотря на то, что по размерам он уступал

тидесяти четырех конкурсных работ и осуществлен уже в начале XX столетия. Архитектурное оформление моста выполнил архитектор Р. Ф. Мельцер.

¹⁹ Пунин (1982: 134).

²⁰ Николаевский вокзал был построен в 1847–1851 по проекту К. А. Тона.

²¹ Строительство осуществлял архитектор К. А. Тон, который, по мнению В. Г. Лисовского, опирался на план Желязевича, в частности, на предложенную польским зодчим тупиковую схему композиции. Лисовский (2004: 196).

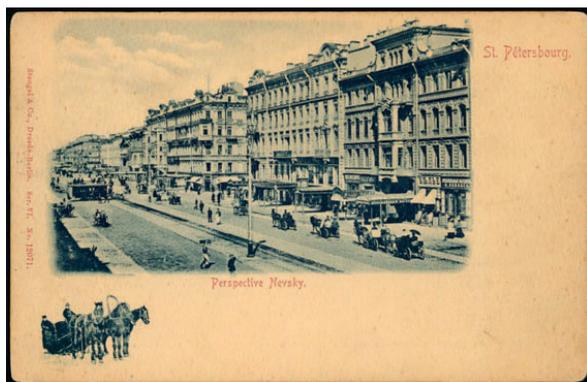
²² В настоящее время Варшавский вокзал не используется по прямому назначению.



Илл. 3. Здание Николаевского (Московского) вокзала



Илл. 4. Финляндский вокзал



Илл. 5. Панорама Невского проспекта

всем вокзалам города кроме Царскосельского и не играл значительной градостроительной роли, этот памятник заслуживает внимания, как в художественном, так и историческом плане. К сожалению, в XX столетии и этот вокзал претерпел значительные изменения.

Среди самых узнаваемых построек города выделяется здание Витебского вокзала²³ (1904), который был построен по проекту академика

²³ Витебский вокзал был первым вокзалом Санкт-Петербурга. Первое здание вокзала было построено еще

архитектуры Болеслава Антоновича Бржостовского.²⁴ Это одно из первых зданий в Санкт-Петербурге, возведенных в стиле модерн. Вокзал поражает как планировочным решением, для которого характерно асимметричное расположение крупных объемов, так и использованным при его создании художественным металлом, сообщающим постройке визуальную легкость и изящество. Функциональное назначение здания оправдало непривычную для рубежа XIX – XX столетия планировку вокзала.

В конце XIX в. возникла необходимость регулирования транспортного сообщения между отдаленными районами города. Одним из интереснейших предложений для разрешения транспортных проблем стал проект надземного метрополитена, предложенный Петром Ивановичем Балинским.²⁵ Несмотря на то, что проект так и не был воплощен в жизнь, он заслуживает особого внимания. По замыслу автора железнодорожные ветки должны были соединить разные части городского пространства территориально и визуально. Для удобства пассажиров предлагалось проложить дорогу вдоль важных городских магистралей и ввести в композицию здания существующих вокзалов. Значительным недостатком проекта являлось то, что надземная ветка перекрывала ряд важных в художественном плане архитектурных объектов. Тем не менее, проект интересен как в конструктивном, так и художественном отношении.

Роль общегородского и культурного центра столицы Российского государства во второй половине XIX столетия продолжал играть Невский проспект (илл. 5). В этот период он застраивается роскошными зданиями, облик которых определяют крупные членения фасадов, зеркальные витрины, художественный металл, активно применяемый в оформлении. Многие из этих зданий были возведены по проектам известных в Европе зодчих, среди которых немало и поляков.

Санкт-Петербург второй половины XIX столетия – это стремительно развивающийся город. Его архитектурная летопись активно пополнялась постройками разного назначения,

в 1837 году. На протяжении всего XIX столетия здание перестраивалось.

²⁴ Кириченко (1978: 393). Вокзал был построен уже после смерти архитектора.

²⁵ Барановский (1893: 18–19), Кириков (1996: 28–29).

созданными по проектам архитекторов и инженеров, исповедовавших самые прогрессивные идеи своего времени. Среди авторов многих сооружений есть и польские имена. Некоторым из этих людей посвящены статьи в искусствоведческих журналах, деятельность других еще предстоит исследовать. Судьбы польских строителей Петербурга сложились по-разному. Одни по воле судьбы покинули его в разные годы, другие навсегда остались здесь. Но, несмотря ни на что, в архитектурной практике Санкт-Петербурга навсегда остались их творения.

Библиография

- Барановский 1893 = Барановский, Г[авриил] В.: *Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (Строительного училища). 1842–1892*, Шульц, Санкт-Петербург 1893.
- Бунин 1986 = Бунин, М[ихаил] С.: *Мосты Ленинграда. Очерки истории и архитектуры мостов Петербурга – Петрограда – Ленинграда*, Стройиздат, Ленинград 1986.
- Гончарова 2012 = Гончарова, Е[лена] З.: «Поляки-архитекторы на службе Российской империи во второй половине XIX в.» [в:] *Россия-Польша. Два аспекта европейской культуры*, материалы XVIII Царскосельской научной конференции, Серебряный век, Санкт-Петербург 2012: 122–131.
- Кириков 1996 = Кириков, Б[орис] М.: *Архитекторы-строители Санкт-Петербурга середины XIX – начала XX века*, Пилигрим, Санкт-Петербург 1996.
- Кириченко 1978 = Кириченко, Е[вгения] И.: *Русская архитектура 1830–1910 гг.*, Искусство, Москва 1978.
- Лисовский 2004 = Лисовский, В[ладимир] Г.: *Архитектура Петербурга. Три века истории*, Славия, Санкт-Петербург 2004.
- Пунин 1982 = Пунин, А[ндрей] Л.: *Архитектура отечественных мостов*, Стройиздат, Ленинград 1982.
- Черненко 2012 = Черненко, В[алентин] А.: «Станислав Кербедз – автор и строитель Невского (Благовещенского) моста. Синтез инженерного искусства и архитектуры» [в:] *Россия-Польша. Два аспекта европейской культуры*, материалы XVIII Царскосельской научной конференции, Серебряный век, Санкт-Петербург 2012: 611–625.

Ekaterina M. Kolyada

The role of Polish architects of the second half of the 19th century in shaping the art of Saint Petersburg

The second half of the 19th century – time of fast development of Saint Petersburg as a large industrial center and a transport hub. This period in architecture of the capital of the Russian Empire was marked by the statement of new town-planning tasks, development of new construction regulations and active stylistic searches. A group of outstanding architects of the Polish origin is distinguished from architects and engineers of that time. The great theoretical activity of Apollinary Kayetanovich Krasovsky (Apollinary Krasowski) who classified the architectural directions of the 19th century and proved theoretical bases of rationalism in architecture had great value for architectural practice of that period.

The main architectural challenges in of Saint Petersburg of the second half of the 19th century were town planning questions, bridge building through Neva, the organization of embankments and the areas near bridges, construction of stations etc.

The most remarkable bridges of the center of Saint Petersburg erected during this period were: Blagoveshchensky Bridge constructed on the project of Stanislaw Valeryanovich Kerbedz (Stanisław Kierbedź), and the Palaces and Troitsky bridges erected with the participation of Andrey Pavlovich Pshe-nitsky (Andrzej Przenicki).

An important role in development of the railroad and construction of railway stations played Polish architects: Rudolf Andreyevich Zhelyazevich (Rudolf Żelaziewicz) (project of the Nikolaevsky railway station), Ksavery Aloyzovich Skarzhinsky (Ksawery Skarżyński) (project of the Varshavsky railway sta-

tion), Petr Stanislavovich Kupinsky (Piotr Kupiński) (project of the Finlyandsky railway station), Boleslav Antonovich Bzhostovsky (Bolesław Brzostowski) (Vitebsky railway station). Petr Ivanovich Balinsky (Piotr Baliński) created the project of the elevated subway.

Nevsky Avenue continued to play the role of the city and cultural center of the Russian capital. During this period it was populated with magnificent buildings with large façades, mirror show-windows, and metal actively applied in decoration. Many of these buildings were erected according to projects of Polish architects.

The Saint Petersburg of the second half of the 19th century is a promptly developing city. Its architectural chronicle actively replenished with the constructions of different functions, created according to projects of architects and the engineers professing the most progressive ideas of the time. Among authors of many constructions in Saint Petersburg there are also Polish names. The careers of the Polish builders of Petersburg developed differently, nonetheless, their creations are reserved in the architectural practice of Saint Petersburg forever.