

С.В. Краус, Д.В. Тихонова

ОБЗОР КРУГОВЫХ ДЕПО НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. ПЕРСПЕКТИВЫ СОХРАНЕНИЯ И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

Статья посвящена исследованию архитектурных особенностей и проблемам современного состояния круговых депо Николаевской (ныне Октябрьской) железной дороги, соединяющей Москву и Санкт-Петербург и являющейся единым архитектурным комплексом. Многие из его ключевых элементов, представляя собой уникальные объекты промышленного и архитектурного наследия, сегодня находятся в аварийном состоянии. Авторы анализируют историю строительства депо, их роль в формировании архитектурного облика магистрали, а также предлагают возможные подходы к адаптации объектов. В работе представлен обзор успешных практик сохранения аналогичных сооружений, таких как Кругобайкальская железная дорога, лондонский Roundhouse (Круглый дом) и круговое депо в Санкт-Петербурге у Варшавского вокзала. Впервые объекты Николаевской железной дороги рассмотрены как целостный историко-культурный комплекс, обладающий значительным потенциалом для развития туристических маршрутов и приспособления к современным функциям.

Ключевые слова: круговое депо, круглое депо, Николаевская железная дорога, Октябрьская железная дорога, железная дорога Москва – Ленинград, железная дорога Москва – Санкт-Петербург, веерное депо

S.V. Kraus, D.V. Tikhonova

AN OVERVIEW OF THE CIRCULAR DEPOTS OF THE NIKOLAEV RAILWAY. PROSPECTS FOR CONSERVATION AND ADAPTATION

The article is devoted to the study of the architectural features and the issues of preservation of the current state of the circular depots along the Nikolaevskaya (currently Oktyabrskaya) Railway which connects Moscow and St. Petersburg and is a unified architectural complex. Many essential components of this ensemble, representing unique examples of industrial and architectural heritage, are now in critical condition. The authors examine the history of construction of these depots, their significance in forming the architectural appearance of the railway line, as well as propose possible approaches to the adaptation of these objects. The paper presents an overview of successful practices for preserving similar structures, such as the Circum-Baikal Railway, London Roundhouse and the circular depot at Varsavsky Station in St. Petersburg. For the first time, the objects of the Nikolaevskaya Railway are considered as an integral historical and cultural complex with significant potential for developing tourist routes.

Keywords: circular depot, round depot, Nikolaevskaya Railway, Oktyabrskaya Railway, Moscow – Leningrad Railway, Moscow – St. Petersburg Railway, fan-shaped depot

ВВЕДЕНИЕ

Формирование железнодорожной транспортной системы началось в XIX в. под влиянием комплекса факторов, включающих технологический прогресс, необходимость в экономической оптимизации, промышленную рево-

люцию и сопутствующие ей социальные изменения (Макаров, Озеров 2018: 29, 30; Курашов, Маслова 2014: 35–40). Переворот вследствие появления железной дороги сыграл важную роль в становлении облика современного общества.

Исторические железнодорожные сообщения между населенными пунктами и целыми странами с их неотъемлемой инфраструктурой, которая зачастую включает в себя ценные образцы промышленной архитектуры, сохранились по всему миру. Ввиду характера эксплуатации многие возведенные станционные объекты отличались монументальностью и долговечностью применяемых материалов, поэтому и сами сооружения, и коридоры прокладки путей являются свидетелями важнейших памятных событий, отражают культурную идентичность, направления развития и стремления общества и государства. Внедрение железнодорожной сети в градостроительную ткань регионов оказало существенное влияние не только на жизнь существующих, но и на возникновение и устройство новых поселений, во многом определив их экономические, социальные и политические перспективы. Поэтому железнодорожные сооружения нередко являлись градоформирующими объектами прилегающих населенных пунктов, также обеспечивая их жизнедеятельность. Актуальность исследования Николаевской железной дороги и данной инфраструктуры обусловлена степенью ее значимости для истории и культуры.

Сохранность архитектурного комплекса Николаевской железной дороги определяется состоянием его ключевых элементов, изначально обеспечивавших функциональную целостность системы и представляющих ценность в качестве памятников инженерного искусства XIX в. Особое значение имеют круговые депо, построенные на девяти станциях магистрали. Однако сегодня четыре из них находятся в аварийном состоянии. Причина тому — не только время, но и необходимость адаптации исторического наследия к современным социальным запросам и технологическим реалиям. Чтобы сохранить целостный облик Николаевской железной дороги, требуется комплексная реставрация депо и их приспособление к актуальным функциям.

Круговые депо кратко упоминаются в исторических трудах, посвященных Николаевской дороге и ее строению. Акцент в них сделан прежде всего на значении типового проекта К.А. Тона, сыгравшего роль в развитии железнодорожной магистрали между столицами (*Иллюстрированный путеводитель* 1914: 215; *Постройка 1842–1851–1901*: 64). Вопрос

сохранения принадлежащих ей памятников промышленной архитектуры активно поднимается в последние десятилетия из-за угрозы исчезновения в результате утраты первоначальной функции и давления научно-технического прогресса. В многочисленных исследованиях даются рекомендации по реставрации круглого депо, анализируются конструктивные решения здания (*Перунов, Кунин, Котов* 2013: 21–28) и предлагаются наиболее подходящие варианты перепрофилирования, учитывая необходимость сохранения аутентичности промышленного объекта (*Аксенова, Наумова, Гридюшко* 2016: 9–19; *Голова, Газизов* 2022: 146–149).

Цель исследования заключается в обосновании необходимости сохранения и адаптации круговых депо Николаевской железной дороги как части единого архитектурно-промышленного комплекса на основе анализа их общей историко-культурной ценности, современного состояния и опыта успешных практик приспособления подобных объектов промышленного наследия к современным функциям.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

В Российской империи в начале XIX в. мысль о возникновении железнодорожного сообщения считалась утопией из-за отсутствия подобного опыта проектирования и технологий, особенностей климатических условий, необходимости значительных финансовых вложений, продиктованных большими территориями страны (*Сакульева* 2015: 160–165). Однако, несмотря на сопротивление консервативных кругов, прогнозируемые трудности при строительстве рельсовой дороги и неизбежно последующие за ним коренные изменения всей системы социально-экономических отношений, «державная воля Николая I» сыграла решающую роль в преодолении этих препятствий (*Иллюстрированный путеводитель* 1914: 215). Император, трезво оценивая риски и степень ответственности правительства перед гражданами в случае неудачи, поддержал строительство, так как понимал стратегическое значение железной дороги, которое заключалось в укреплении единства огромной территории Российской империи и стимулировании экономического роста (*Шашкова* 2016: 74–97). Он осознавал, что страна, стремившаяся занять лидирующие пози-

ции, должна не отставать от ведущих европейских держав и идти в ногу с мировыми тенденциями.

Ключевой железнодорожный проект, связавший старую и новую столицы, Москву и Санкт-Петербург, был реализован в 1840-е гг. для обеспечения быстрой связи, улучшения логистики и торговли, олицетворяя символ прогресса и развития промышленности (Постройка 1842–

1851–1901: 64). Так, сооруженная железная дорога, названная в 1855 г. Николаевской в честь правителя Российской империи (Тархов 2015: 177–188), стала самым большим в мире единым историческим и архитектурным комплексом (Аксенова, Наумова, Гридюшко 2016: 9–19), целостность которого теперь находится под угрозой. Исследователи отмечают, что «прокладка высокоскоростных магистралей вблизи



Рис. 1. Схема Николаевской железной дороги (составлена авторами)

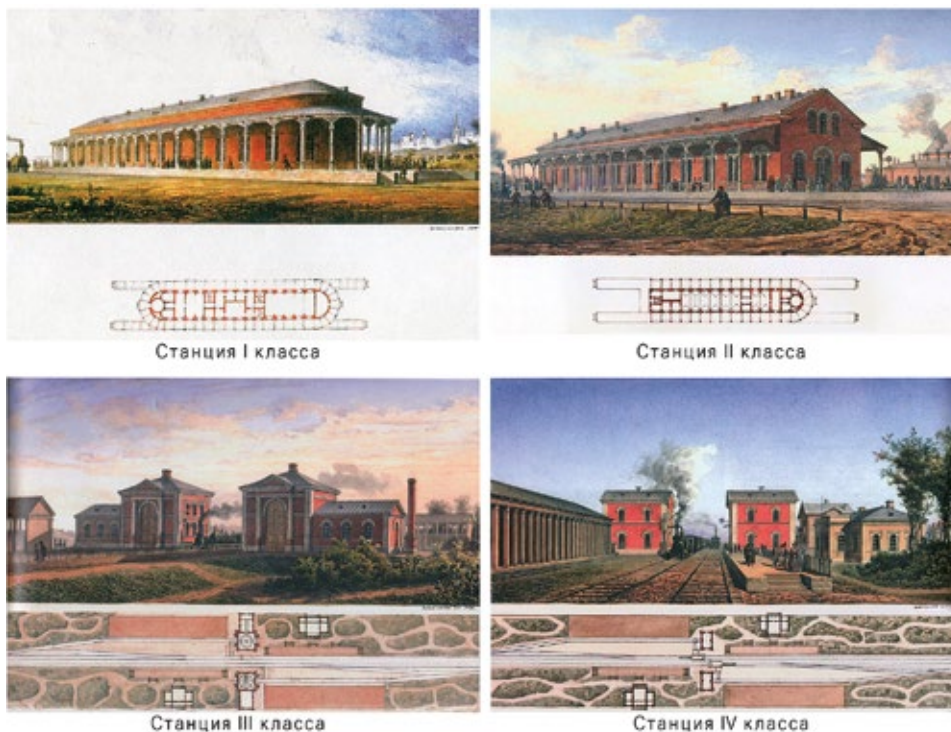


Рис. 2. Проектные предложения станций (акварельные работы А.Х. Кольба)

имеющихся железнодорожных путей может привести к полной потере объектов бывшей Николаевской железной дороги» ввиду необходимости внедрения «инновационных» технологий для скоростных перевозок (Курашов, Маслова 2014: 35–40).

Особого внимания заслуживает подход к проектированию и строительству Николаевской железной дороги, обеспечивший функциональную взаимосвязь и стилевое единство всех элементов структуры. Учитывая протяженность транспортной магистрали (604 версты = 644,3 км) и технологические особенности паровозов, было предусмотрено 34 станции (рис. 1, 2), которые подразделялись на четыре класса (Иллюстрированный путеводитель 1914: 215). К I классу относились пять станций, из которых две столичные и три промежуточные — Малая Вишера, Бологое, Тверь. II класс представляли четыре станции — Любань, Окуловка, Спирово и Клин. Мастерские при депо на этих станциях (II класса) были построены в сокращенном виде и совмещены с водонапорными башнями. Станции III и IV классов были выполнены в количестве 9 и 16 шт. соответственно.

Станции I и II классов чередовались каждые ~80 км. По проекту на них возводились большие островные вокзалы, где останавливались все поезда, а также были предусмотрены круговые паровозные депо, поделенные на основные (на станциях I кл.) и оборотные (II кл.). На первых выполнялся технический осмотр и ремонт локомотивов, а на вторых — экипировка и подготовка к следованию до основного депо. Между первыми двумя классами располагались поочередно станции III и IV классов, и итоговое расстояние между каждой остановкой составляло около 20 км. Станции IV класса предполагали исключительно дозаправку паровоза водой. Станции последних двух классов не предусматривали вокзалов и депо и вместо каменных платформ имели деревянные, однако они располагали парадным въездом, сформированным парой водонапорных башен по обеим сторонам от рельсовой дороги. На станциях III класса к ним дополнительно пристраивались дровяные сараи (Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги 1842–1851–1901: 64).

Формирование единой архитектурной концепции транспортной магистрали

КРУГЛОЕ ПАРОВОЗНОЕ ЗДАНИЕ.—ROTONDE POUR LOCOMOTIVES
Фасад. 1/200 Facade.



План. 1/200 Plan.

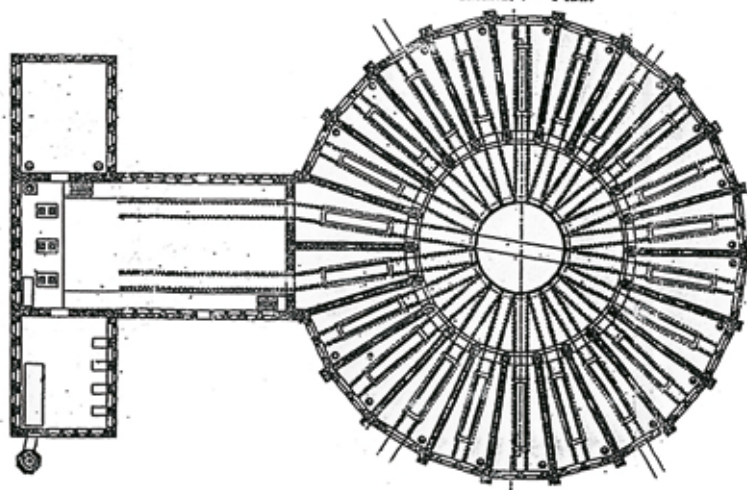


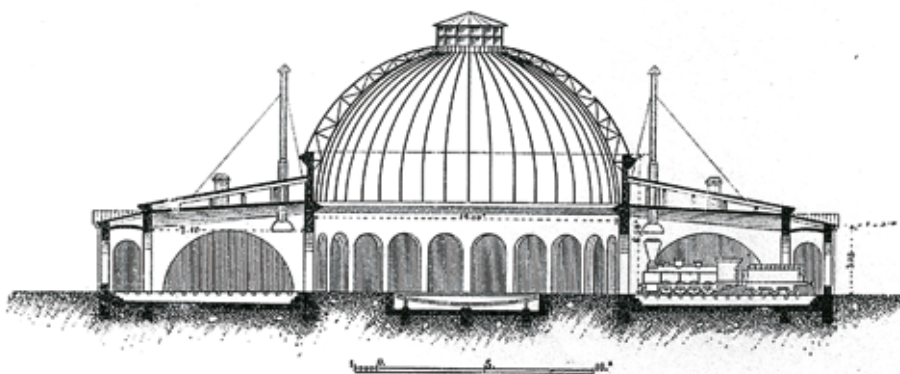
Рис. 3. Типовой чертеж депо (РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Ч. 3. Д. 4062)

стало возможным благодаря системному проектированию, где все элементы дороги разрабатывались на основе типовых решений (Аксенова, Наумова, Гридюшко 2016: 9–19). Были созданы проекты вокзалов станций, круговых, веерных и прямоугольных депо, ремонтных мастерских, водокачек, нефтекачек, жилых домов для работников, домов отдыха локомотивных бригад, мостов, поворотных кругов. Последовательная взаимосвязь всего пути и его компонентов делает дорогу уникальным объектом, сочетающим в себе историко-архитектурную и художественную ценности.

Небольшие населенные пункты на пути Николаевской железной дороги, некоторые из которых обязаны своим возникновением строительству станций, «никак не могли конкурировать с обеими столицами, выполняя в первую очередь транспортно-транзитные функции» (Шашкова 2016: 74–97). Их история начинается со

станционных построек, комплекс которых стал центром жизнедеятельности района. Одним из важнейших зданий эксплуатационной инфраструктуры такого комплекса являлись паровозные депо, построенные для обеспечения надежного технического обслуживания и ремонта паровозов. Они были запроектированы по типовому проекту (рис. 3), разработанному Константином Андреевичем Тоном (1794–1881) по образцу американских (Постройка 1842–1851–1901: 24), и располагались на станциях первых двух классов.

Описание типового проекта депо: «Они представляли собой кольцеобразное строение из двух концентрических стен: наружной и внутренней. В центре такого строения помещался поворотный круг, и от него шли радиальные пути в паровозные стойла, помещавшиеся между наружной и внутренней стенами. Средняя часть была покрыта куполом, на вершине которого была надстройка для вентиляции



Черт. 125. Разрѣзъ круглаго паровознаго зданія послѣ удлиненія стойлъ.

Рис. 4. Типовой разрез реконструкции депо (РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Ч. 3. Д. 4062)

с застекленным световым фонарем. Двойные окна в наружных стенах служили для освещения пространства вдоль каждого стойла, въездом в которые служила арка во внутренней кольцевой стене. Один или два пути в наружных стенах делались въездными с затворяющимися изнутри воротами. Число стойл достигало 18–22, длина их между внутренними стенами составляла 15 м, и такие здания строились как в основных, так и в оборотных депо» (Мокршицкий 1941: 24).

К круглой части депо на станциях I класса пристраивался Т-образный объем, состоящий из главной мастерской и двух флигелей: «Мастерская эта предназначена не для больших исправлений или коренных переделок паровозов, но только для ежедневного осмотра исправными все части паровоза и для мелких починок». Один из флигелей отводился под кузницу с земляным полом. Второй — для постоянной паровой машины, накачивающей воду и приводящей в движение колеса главной мастерской (РГИА. Ф. 219. ОП. 1. Д. 4049).

При всех достоинствах круглых депо, построенных для трехосных паровозов, они оказались короткими, когда стали выпускать четырехосные. «Круглые паровозные здания, ...вследствие изменения конструкции паровозов оказались вскоре недостаточно вместительными и новые длинные паровозы не помещались в коротких стойлах. В виду этого ...было приступлено к удлинению стойл в круглых зданиях» (Материалы 2008) (рис. 4).

На всех девяти станциях до наших дней сохранились круговые депо с различной

степенью целостности. Эти сооружения с характерными купольными завершениями изначально выполняли роль архитектурных доминант, формируя силуэт станционных поселений и создавая их запоминающийся образ при подъезде по железной дороге.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ КРУГОВЫХ ДЕПО

Санкт-Петербург. Станция I класса. Целый объем здания депо зафиксирован на аэрофотосъемке 1941 г. (рис. 5, а). К настоящему времени утрачен металлический купол (эта конструкция отсутствует и у следующих 7 депо), утрачены Т-образные мастерские. Круглая часть здания сохранилась полностью, не считая демонтированного поворотного круга, и приспособлена для производственных целей РЖД. С южной стороны пристроен большой прямоугольный ремонтный цех. С западной и восточной сторон депо проложены многочисленные пути. Имеется подход по мосту с западной стороны от ул. Днепропетровской. Содержится в хорошем состоянии (рис. 5, b).

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 60 %.

Любань. Станция II класса. Утрачена половина (11 секторов) кольцевой части здания депо и мастерские (рис. 6, а, b). В оставшейся части сохранились удлиненные части стойл. По краям уцелевшей части выполнены двухэтажные пристройки на месте утраченных стойл. Рельсы на территории депо демонтированы, но в грунте виднеются деревянные шпалы. Все сводчатые перекрытия утрачены. Вместо них



Рис. 5. Санкт-Петербург. Станция I класса: а — аэрофотосъемка 1941 г.; б — фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.

выполнены сборные железобетонные двускатные покрытия из мелкоразмерных плит типа ПРТ по металлическим балкам. Весной 2019 г. здание утеплено минераловатными плитами и обшито профилированными листами (рис. 6, с) (Чижов 2019). В настоящее время депо используется под склады и ремонтные мастерские.

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 35 %.

Малая Вишера. Станция I класса. До 1998 г. использовалось как депо, в приписном парке были, в том числе, паровозы — это было одно из трех последних действующих паровозных депо на Октябрьской железной дороге (рис. 7, а). За время использования здание сильно обстроено и надстроено: вся кольцевая часть окружена поздними пристройками, изменен корпус механических мастерских. Практически нигде не сохранились фасады XIX в., только фрагментарно во внутренней части здания. Сохранился поворотный круг с клепаным пролетным строением. Металлический купол демонтирован во время Великой Отечественной войны, но в верхней части здания частично уцелели фермы от купола. Большепролетные стальные конструкции (фермы) над мастерскими заменены поздними сварными. Все сводчатые перекрытия утрачены. Вместо них выполнены сборные железобетонные покрытия из ребристых плит мелко- и крупноразмерных по металлическим балкам. Покрытие выполнено также из плит типа ПРТ. Также во время войны был разрушен значительный фрагмент круговой части, который впоследствии был восстановлен с изменением формы. В некоторых стойлах сохранились первоначальные ремонтные «ямы». Их стенки выполнены из кир-



а



б



с

Рис. 6. Любань. Станция II класса: а — открытка 1880–1910-е гг. (Госкаталог.РФ); б — общий вид до обшивки; с — общий вид после обшивки. Фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.



а



б

Рис. 7. Малая Вишера. Станция I класса: а — фото 1900–1910 гг. (URL: <https://pastvu.com/p/206913>); б — фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.



а



б



с

Рис. 8. Окуловка. Станция II класса: а — фото 1864 г. (URL: <https://pastvu.com/p/141784>); б, с — фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.

пичной кладки на известковом растворе, а в верхних частях уложены гранитные блоки с некоторым шагом. В арочном проеме в одном из стоек имелась станковая живопись советского периода.

С 2001 г. здание полностью заброшено и постепенно разрушается. Состояние аварийное. После 2023 г. утрачены деревянные въездные ворота второй концентрической стены.

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 80 % (рис. 7, б).

Окуловка. Станция II класса. Из всех девяти депо это является наиболее сохранившимся (рис. 8). Имеет минимум перестроек и искажений, сохранились как круглая часть здания, так и объем мастерских, где располагались водяные баки, и который существенно надстроен (он надстраивался дважды — в 1870-е гг. и в советское время). Имеются небольшие по размерам пристройки к круглой части здания.

Углубление для поворотного круга сохранено, но сильно заросло растительностью. Сохранились сводчатые перекрытия стоек. Перекрытия удлиненных частей также выполнены сводчатыми из кирпичной кладки.

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 80 %.

Бологое. Станция I класса. Здание кругового депо (рис. 9) не является объектом культурного наследия, включенным в реестр, выявленным объектом культурного наследия, объектом, обладающим признаками объектов культурного наследия. Оно выкуплено у РЖД в собственность ТРОО «Возрождение Верхневолжья».

Большая часть кольцевой конструкции депо подверглась разрушению в годы Великой Отечественной войны вследствие немецких бомбардировок. Пово-

ротный круг утрачен. Обрушение купола произошло в 1944 г. Сохранившаяся часть (6 стоек) с удлиненными частями заброшена и не используется. Все своды утрачены. Заменены на деревянное покрытие по деревянным или стальным балкам. В одном месте сохранился небольшой коробовый свод из кирпичной кладки, выполненный во время удлинения. В некоторых стойлах сохранились первоначальные ремонтные «ямы». В верхних частях их стенок с некоторой периодичностью уложены гранитные блоки, так же как в депо в Малой Вишере.

Почти полностью сохранился Т-образный корпус мастерских (рис. 9, с). Используется как котельная и административные помещения. В административных помещениях выполнена обшивка всех стен и перекрытий.

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 50 %.

Спирово. Станция II класса. Круговая часть депо утрачена более чем на половину — сохранилось 9 секций из 22 (рис. 10). В стойлах сохранились сводчатые перекрытия, некоторые из которых усилены балками из использованных рельсов. Также утрачен поворотный круг. Объем водонапорной башни с мастерскими сохранился, но утрачен переход в нее из круглой части, о чем свидетельствуют остатки внутрстенных связей и разрушения порядовки в плоскости стен депо. Эта часть надстроена в 1870-е гг.

Здание используется для размещения служб РЖД в складских и ремонтных целях, поддерживается в удовлетворительном состоянии, оштукатурено, окрашено. Имеются разновременные пристройки с разных сторон депо.

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 45 %.

Тверь. Станция I класса. Это единственное из всех зданий депо, сохранившее близкую к исторической функцию. До настоящего времени используется целиком как ремонтные мастерские. Купол депо демонтирован в 1948 г. (рис. 11). Полностью сохранилось круглое здание с удлиненными частями по всему периметру, частично механические мастерские. Сохранились рельсовые пути как вокруг здания, так и внутри него, поворотный круг, хоть и не первоначальный, но действующий. Здание поддерживается в удовлетворительном состоянии.

Архитектурный облик сооружения подвергся существенным изменениям.



а



б



с

Рис. 9. Бологое. Станция II класса: а — фото 1905–1910 гг. (URL: <https://pastvu.com/p/483061>); б, с — фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.



а



б

Рис. 10. Спиридово. Станция II класса: а — фото 1864 г. (URL: <https://pastvu.com/p/141561>); б — фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.



а



б

Рис. 11. Тверь. Станция I класса. Фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.



а



б

Рис. 12. Клин. Станция II класса. Фото Д.В. Тихоновой, 2025 г.

Приблизительно треть фасадов с северо-западной стороны (со стороны Санкт-Петербурга) имеют поздние пристройки из силикатного кирпича.

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 95 %.

Клин. Станция II класса. В годы войны утрачена половина (11 секторов) круглой части здания депо (рис. 12). Оставшаяся используется, как и корпус с мастерскими. Утрачен поворотный круг, рельсовые пути демонтированы. Сохранились сводчатые перекрытия стоек, в одном из которых — декоративный уступчатый трехчастный

карниз по контуру заложенного арочного проема, украшенный зубцами — «сухари́ками».

По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 50 %.

Москва. Станция I класса. Депо было построено без мастерских из-за особенностей рельефа (рис. 13, а). Они располагались отдельно. За время существования здание было обстроено, уровень стоек разделен на 2 этажа поздними перекрытиями, надстроен 3-й этаж, внутренние пространства разбиты на множество помещений. Купол, так же как у остальных



а



б

Рис. 13. Москва. Станция I класса: а — фото 1864 г. (URL: <https://pastvu.com/p/27528>); б — фото С.В. Крайса, 2024 г.

депо, был утрачен, демонтированы пути и поворотный круг.

В 2000-е гг. депо эксплуатировалось как рынок, где продавались преимущественно книги и одежда. В 2011 г. здание перестало эксплуатироваться. В 2012 г. были выполнены обмеры и инженерно-технические исследования, в которых один из авторов данной статьи (С.В. Краус) принимал непосредственное участие в роли ведущего инженера-реставратора.

Владельцем (РЖД) было принято решение о демонтаже 9 секций из 22, одна из которых являлась проездом. Такое решение было обусловлено развитием Октябрьского направления железной дороги с увеличением платформ и путей, для которых нужно было место. Все секции (стойла и проезды) со сводами сохранялись до начала 2013 г. Удалось сохранить центральную часть и воссоздать купол (рис. 13, б).

В настоящее время это единственное круговое депо, на котором были проведены работы по реконструкции и реставрации, и единственное, где был воссоздан купол. По результатам визуального анализа сохранность объекта составляет 70 %.

Проведенное визуальное исследование выявило, что современное состояние указанных депо в целом не коррелирует с их охранным статусом (табл.). При этом значительная дифференциация их сохранности обусловлена как историческими обстоятельствами, так и особенностями эксплуатации в XX–XXI в.

МИРОВОЙ ОПЫТ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ЗДАНИЙ-АНАЛОГОВ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ










Для разработки стратегии сохранения круговых депо Николаевской железной дороги принципиально важным представляется анализ успешного опыта

сохранения железнодорожного наследия. Вопрос определения железнодорожных сооружений и магистралей как наследия поднимается в разных странах по всему миру. Зброшенная инфраструктура и пути, проходящие сквозь исторические поселения, формируя части планировочной структуры, являются неотъемлемыми их составляющими, следовательно, представляют собой потенциальные возможности для восстановления местной идентичности и окружающей среды (Boente, Romero-Macías, Delgado-Domínguez, Sierra 2024: 14), а также экономического стимулирования всего региона.

И отечественный, и зарубежный опыт насыщен примерами сохранения ранних железных дорог и прилегающей к ним инфраструктуры, идея которых заключается в стремлении запечатлеть свидетельство технической и инженерной мысли, признавая их историческую ценность и вклад в развитие общества.

Такой опыт уже имеется в современной России. В Восточной Сибири расположена Кругобайкальская железная дорога рубежа XIX–XX вв., которая является «уникальным историко-культурным комплексом, включающим памятники истории, техники, ... природы и неповторимые ландшафты», — как указано в исторической справке исследования (Захарова, Захаров, Верхотуров 2010: 61–66) (рис. 14). Байкальская линия была частью Транссибирской магистрали. Ее участок вдоль северного берега оз. Байкал впоследствии оказался выведен из состава Транссиба и стал самостоятельным туристическим маршрутом. Учитывая неповторимость этого пути, дорогу и все прилегающие строения отремонтировали после нескольких лет отсутствия эксплуатации, создав привлекательный туристический

Сводная таблица состояния всех круговых депо Николаевской железной дороги (составлена авторами)

Станции	Параметры						
	План-схема сохранившихся частей, %	Статус объекта	Название объекта	Предмет охраны	Вид	Номер в реестре ОКН	Адрес
Санкт-Петербург Станция I класса	 60 %	ОКН Регионального значения (Приказ КГИОП № 143-р от 22.07.2019)	«Депо Николаевской железной дороги», 1845–1847 гг., 1870-е гг., 1896–1897 гг.	+	Ансамбль	781921326700005	Невский проспект, 85 ДД
Любань Станция II класса	 35 %	ОКН Регионального значения (Приказ КГИОП № 01-03/19-517 от 16.12.2019)	«Паровозное депо с поворотным кругом»	+	Памятник	Не найден	Ленинградская область, Тосненский район, г. Любань, ж/д станция
Малая Вишера Станция I класса	 80 %	ОКН Регионального значения (Приказ Комитета государственной охраны культурного наследия Новгородской области № 669 от 21.12.2011)	«Здание круглого паровозного депо»	+	Памятник	531410356140005	Новгородская область, г. Малая Вишера, ул. Революции, 16
Окуловка Станция II класса	 80 %	ОКН Регионального значения (Приказ Комитета государственной охраны культурного наследия Новгородской области № 70 от 27.08.2015)	«Комплекс железнодорожной станции. Поворотное депо», 1850–1860-е гг., – начало XX в.	+	Ансамбль	531620664330005	Не присвоен (Новгородская обл., г. Окуловка)
Бологое Станция I класса	 50 %	–	Зданию кругового депо не присвоен статус ОКН. Выкуплено у РЖД в собственность ТРОО «Возрождение Верхневолжья»	–	–	–	Тверская обл., г. Бологое. По данным Яндекс. Карт адрес присвоен корпусу мастерских: Вокзальный переулок, 56
Спирово Станция II класса	 45 %	ВОКН (Приказ Комитета по охране историко-культурного наследия Тверской обл. № 8-нп от 16.08.2010)	«Здание локомотивного депо», 1850 г.	–	–	–	Тверская область, ст. Спирово. По данным Яндекс.Карт адрес присвоен надстройке части: Железнодорожная ул., 5
Тверь Станция I класса	 95 %	ВОКН (Приказ Комитета по охране историко-культурного наследия Тверской обл. № 68 от 30.12.1999)	«Здание локомотивного депо», 1850 г.	–	–	–	Тверская область, ст. Тверь. По данным Яндекс. Карт адрес присвоен: ул. Железнодорожная, 88
Клин Станция II класса	 50 %	ВОКН (Распоряжение Министерства культуры Московской области № 334-р от 01.11.2005)	Комплекс зданий железнодорожной станции «Клин»: круглое депо, 1870 г.	–	–	–	Московская область, городской округ Клин, г. Клин, ул. Трудовая. По данным Яндекс.Карт: д. 10
Москва Станция I класса	 70 %	ОКН Регионального значения (Приказ ДКН № 567 от 15.07.2016)	«Круговое депо, 1851 г., архитекторы К.А. Тон, Р.А. Желязевич, 1860-е гг., 1850–1860-е гг., начало XX в.»	+	Памятник	771610657920015 (Идентификатор в АИС Мосгорнаследия: a5e956c7-56f9-11e2-965f-005056806bb6)	Москва, Комсомольская пл., д. 3/30, стр. 1

объект. Кругобайкальская дорога — «грандиозное сооружение, вобравшее в себя все технические достижения того времени» (Хобта 2005: 267) — также хранит память об отечественных строителях, профессионализм и сила которых воплотились в исключительных инженерных сооружениях и конструктивных решениях, представляя собой материальное свидетельство эпохи.

Изучая европейскую практику, следует отметить комплексный подход к сохранению железнодорожного наследия. Горная железная дорога Рио Тинто, строительство которой началось в 1873 г., и относящиеся к ней депо и станции трансформировались в туристический парк на юге Испании. Исследователи подчеркивают стремление продемонстрировать важность восстановления промышленного наследия и окружающей его среды (Boente, Romero-Macías, Delgado-Domínguez, Sierra 2024: 14). Необходимость данного проекта продиктована как значением дороги в истории экономики страны, ценностью инфраструктуры для культурного ландшафта региона, так и людьми, жизнь которых на протяжении нескольких поколений была связана с работой магистрали.

Отдельно взятые депо также являются успешными примерами поддержания исторического наследия в городской среде через переосмысление исторической функции. Такой подход можно наблюдать в Лондоне — Roundhouse или в Москве —

Круговое депо Николаевской железной дороги, рассмотренное выше, а также в Санкт-Петербурге.

Круглое депо в Лондоне — Roundhouse выстроено в 1846–1847 гг. Причины запустения здания идентичны причинам разрушения его аналогов — локомотивных депо магистрали Москва – Петербург. Это быстрый технический прогресс, обусловивший увеличение паровозных машин, для обслуживания которых предназначались после уже не подходящие по размерам круглые депо. Восстановление Roundhouse — вдохновляющий пример внедрения исторического железнодорожного строения в современную жизнь. После нескольких проектов приспособления в 2006 г., учитывая историю индустриального памятника, компания британского архитектора трансформировала объект в драматический культурный зал (John McAslan 2006). Проект собрал множество наград, доказав возможность успешной реализации перепрофилирования депо (рис. 15).

Круговое депо Николаевской железной дороги в Москве используется эпизодически для проведения различных мероприятий. В ноябре 2024 г. там была проведена выставка ПРОРЕСТАВРАЦИЮ.

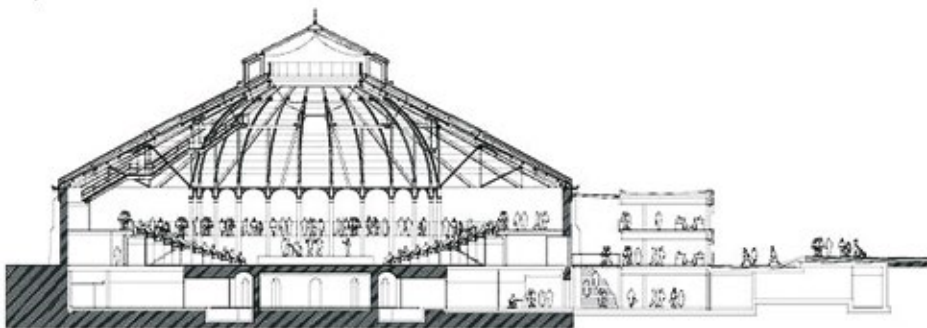
Еще один отечественный пример — депо в Санкт-Петербурге у Варшавского вокзала (рис. 16), состоящее из корпусов мастерских и круглого здания и построенное в середине XIX в. по проекту ар-



Рис. 14. Примеры сохранения железных дорог. Кругобайкальская железная дорога. Фото С. Волкова



a



b

Рис. 15. Roundhouse, Лондон. Бюро John McAslan + Partners, 2006: a — фото проведения мероприятия; b — проектный разрез

хитектора П.О. Сальмановича. Первым было реконструировано круглое здание депо. С 2016 г. здесь функционирует бизнес-центр, для которого были созданы перекрытия, разделившие внутреннее пространство на два этажа, а также конусообразный стеклянный купол. В 2021 г. депо рассматривалось как лучший опыт в сфере современной архитектуры и редевелопмента городской среды.

ПЕРСПЕКТИВЫ СОХРАНЕНИЯ И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Все комплексы станций выдержаны в едином архитектурном стиле и объединены общей концепцией, образуя неразрывный комплекс. Соответственно, даже

в контексте восстановления круговых депо уровень такого объекта не позволяет обойтись лишь «механической» реставрацией отдельно взятых локомотивных зданий.

Необходимо возродить также их единое восприятие, которое опирается на замысел автора. В этом заключается особенность круговых депо Николаевской железной дороги — каждое из них, по отдельности являясь уникальным промышленным объектом, одновременно находится в структуре комплекса единого памятника, представляя его часть. Подобный аспект в первую очередь важно учитывать, говоря о приспособлении депо, которое может быть выполнено под различные функции, являющиеся частями одного целого туристического круиза.

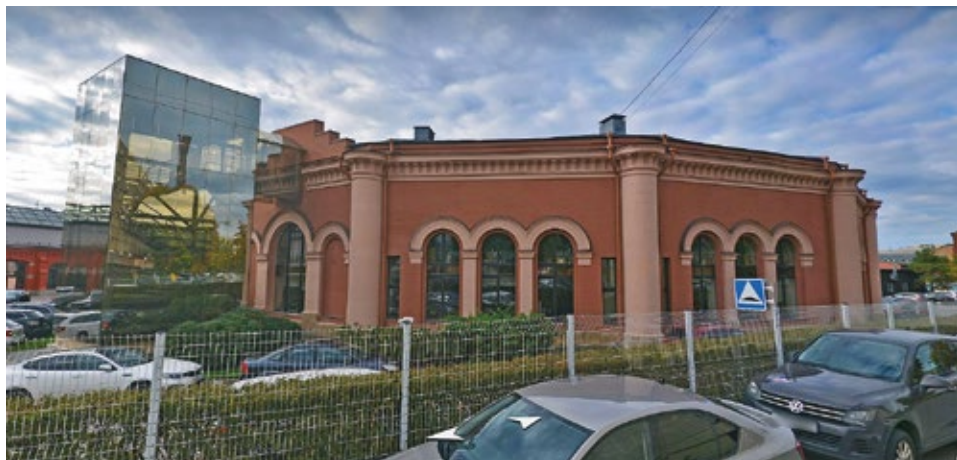


Рис. 16. Круговое депо в Санкт-Петербурге у Варшавского вокзала. Фото 2024 г. (Яндекс Карты)

Поскольку связь объектов подкрепляется не только типовой планировкой и общим архитектурным стилем, но и духом того времени, когда началась эпоха грандиозной железнодорожной сети Российской империи.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ современного состояния круговых депо демонстрирует значительную дифференциацию их сохранности — от 35 до 95 %, что обусловлено как военными разрушениями, так и особенностями эксплуатации в Новейшее время. Поэтому данные объекты нуждаются в индивидуальной концепции реставрации из-за разной степени сохранности аутентичных элементов и потенциала приспособления к новой функции. Однако, очевидно, что они требуют не точечных реставрационных вмешательств,

а системного подхода, учитывающего их ценность как памятников инженерного искусства и как важных элементов исторической инфраструктуры. Их сохранение и адаптация могут стать значимым примером бережного отношения к промышленному наследию России.

Перспективами дальнейших исследований должна стать разработка программы сохранения всего комплекса Николаевской железной дороги и экономических моделей эксплуатации объектов. Анализ международного опыта доказывает возможность успешной интеграции подобных объектов в современную среду через организацию туристических маршрутов, приспособление под multifunctional общественные пространства или сохранение транспортных функций в адаптированном виде.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ОКН — объект культурного наследия

РЗ — регионального значения

ВОКН — выявленный объект культурного наследия

ЕГРОКН — единый государственный реестр объектов культурного наследия

КГИОП — комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры, Санкт-Петербург и Ленинградская область

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 4049 — Российский государственный исторический архив. Ф. 219. Оп. 1. Д. 4049 «О подробном проекте мастерских для починки локомотивов при локомотивных зданиях станций I разряда», 1846–1847 гг.

РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Ч. 3. Д. 4062 — Российский государственный исторический архив. Ф. 219. Оп. 1. Ч. 3. Д. 4062 «О проекте здания для локомотивов при Московской пассажирской станции», 1846–1849 гг.

- Аксенова, Наумова, Гридюшко 2016 — Аксенова И.В., Наумова Ю.И., Гридюшко В.В. Перспективы современного использования зданий круговых паровозных депо // Вестник МГСУ. № 2. 2016. С. 9–19.
- Голова, Газизов 2022 — Голова М.А., Газизов Т.Х. Отечественный опыт современного использования зданий железнодорожных депо и водонапорных башен. Инновации и инвестиции. М.: «Русайн», 2022.
- Захарова, Захаров, Верхотуров 2010 — Захарова Е.С., Захаров С.В., Верхотуров В.В. Хронология геоэкологических процессов и явлений в районе эксплуатации Кругобайкальской железной дороги // Вестник Иркутского государственного технического университета. № 6 (46). 2010. С. 61–66.
- Иллюстрированный путеводитель 1914 — Иллюстрированный путеводитель по Николаевской ж. д. / предисл. инж. п. с. В. Ададунова. Петроград: Издание Управления Николаевской железной дороги, 1914.
- Курашов, Маслова 2014 — Курашов Ю.Ю., Маслова Е.А. Проблемы сохранения и использования объектов культурного наследия железных дорог // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. № 1. 2014. С. 35–40.
- Макаров, Озеров 2018 — Макаров А.В., Озеров М.С. Первый шаг в создании транспортной системы России // Инновационная наука. № 11. 2018. С. 29–30.
- Материалы 2008 — Общество с ограниченной ответственностью «Центр историко-градостроительных исследований» (ООО «ЦИГИ»). Материалы реставрационного обследования, выявленный объект культурного наследия, здание «Круговое депо», 2008.
- Мокршицкий 1941 — Мокршицкий Е.И. История паровозостроения СССР 1846–1940 гг. М.: Трансжелдориздат, 1941.
- Перунов, Кунин, Котов 2013 — Перунов А.С., Кунин Ю.С., Котов В.И. Реставрация памятника архитектуры — здания кругового паровозного депо // Вестник МГСУ. № 5. 2013. С. 21–28.
- Постройка 1842–1851–1901 — Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги: краткий исторический очерк / сост. Управлением Николаевской железной дороги. Санкт-Петербург: Типография Ю.Н. Эрлих, 1901.
- Сакульева 2015 — Сакульева Т.Н. Строительство железных дорог в Царской России // Вестник университета. № 11. 2015. С. 160–165.
- Тархов 2015 — Тархов С.А. Эволюция транспортных сообщений между Москвой и Санкт-Петербургом // Экономический журнал. № 1 (37). 2015. С. 177–188.
- Хобта 2005 — Хобта А.В. История строительства Кругобайкальской железной дороги 1887–1915 гг.: дис. ... канд. ист. наук., 2005.
- Чижов 2019 — Чижов М. РЖД облицевали металлопрофилем старинное паровозное депо. Фонд Внимания, 2019. URL: <https://fondvnimanie.ru/news/222/rzhd-oblicevali-metalloprofilem-starinnoe-parovoznoe-depo?ysclid=mc43hsce5876060207> (дата обращения: 01.07.2025).
- Шашкова 2016 — Шашкова Н.О. Управленческий и экономический аспекты формирования железнодорожной политики России в 1820–1850-е годы // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. № 2. 2016. С. 74–97.
- Boente, Romero-Macías, Delgado-Domínguez, Sierra 2024 — Boente C., Romero-Macías E., Delgado-Domínguez A., Sierra C. Unveiling the Legacy of the Nineteenth Century Riotinto Mining Railway: From Historic Heritage to Thriving Tourist Attraction. *Geoheritage*, 2024.
- John McAslan 2006 — John McAslan + Partners. Project of Roundhouse. URL: <https://www.mcaslan.co.uk/projects/roundhouse> (дата обращения: 01.07.2025).

REFERENCES

- Aksenova I.V., Naumova Iu.I., Gridiushko V.V. Perspektivy sovremenno-go ispol'zovaniia zdaniy krugovykh parovoznykh depo (Perspectives of the contemporary usage of circular locomotive depot buildings). *Vestnik MGSU*, no. 2, 2016, pp. 9–19 (in Russian).
- Golova M.A., Gazizov T.Kh. Otechestvennyi opyt sovremennogo ispol'zovaniia zdanii zheleznodorozhnykh depo i vodonapornykh bashen. *Innovatsii i investitsii* (Domestic experience of modern use of railway depot buildings and water towers. *Innovation and investment*). Moscow: Rusain Publ., 2022 (in Russian).

- Zakharova E.S., Zakharov S.V., Verkhoturov V.V. Khronologiya geoekologicheskikh protsessov i yavlenii v raione eksploatatsii Krugobaiikal'skoi zheleznoi dorogi (Chronology of geoecological processes and phenomena in the area of operation of the Circum-Baikal Railway). *Vestnik Irkutskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (Proceedings of Irkutsk State Technical University)*, no. 6 (46), 2010, pp. 61–66 (in Russian).
- Kurashov Iu.Iu., Maslova E.A. Problemy sokhraneniia i ispol'zovaniia ob"ektov kul'turnogo nasledii zheleznykh dorog (The problems of preservation and maintenance of the railway heritage). *Akademicheskii vestnik Ural-NIIproekt RAASN (Academic Bulletin of UralNIIproekt RAASN)*, no. 1, 2014, pp. 35–40 (in Russian).
- Makarov A.V., Ozerov M.S. Pervyi shag v sozdaniie transportnoi sistemy Rossii (The First Step in Creating Russia's Transport System). *Innovatsionnaia nauka (Innovative science)*, no. 11, 2018, pp. 29–30 (in Russian).
- Perunov A.S., Kunin Iu.S., Kotov V.I. Restavratsiia pamiatnika arkhitektury — zdaniia krugovogo parovoznogo depo (Restoration of the round locomotive depot, a Moscow landmark). *Vestnik MGSU*, no. 5, 2013, pp. 21–28 (in Russian).
- Sakul'eva T.N. Stroitel'stvo zheleznykh dorog v Tsarskoi Rossii (Railway Construction in Imperial Russia). *Vestnik universiteta*, no. 11, 2015, pp. 160–165 (in Russian).
- Tarkhov S.A. Evoliutsiia transportnykh soobshchenii mezhdu Moskvoi i Sankt-Peterburgom (The evolution of transport messages between Moscow and St. Petersburg). *Ekonomicheskii zhurnal (Economic Journal)*, no. 1 (37), 2015, pp. 177–188 (in Russian).
- Shashkova, N.O. Upravlencheskii i ekonomicheskii aspekty formirovaniia zheleznodorozhnoi politiki Rossii v 1820–1850-e gody (Managerial and Economic Aspects of Formulating Russian Railway Policy in the 1820–1850s). *ETAP: ekonomicheskaiia teoriia, analiz, praktika (ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice)*, no. 2, 2016, pp. 74–97 (in Russian).
- Boente C., Romero-Macías E., Delgado-Domínguez A., Sierra C. *Unveiling the Legacy of the Nineteenth Century Riotinto Mining Railway: From Historic Heritage to Thriving Tourist Attraction*. Geoheritage Publ., 2024.