

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ШЛИССЕЛЬБУРГА

М.С. Ефимова, 1 курс

Научный руководитель – **М.А. Гранстрем**, к.а., доцент

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

В настоящее время вопросу сохранения архитектурно-градостроительного наследия посвящается значительное число теоретических исследований, разрабатываются практические концепции по приспособлению к современному использованию, реконструкции и реновации. Однако состояние ценных исторических ландшафтов нередко остается без внимания. В настоящей статье рассматривается город Шлиссельбург, уникальный ландшафт которого образован системой каналов - Староладожским, Малоневским и Новолодожским, возведенными на протяжении XVIII-XIX веков. Игнорирование водных объектов с историческими гидротехническими сооружениями приводит к нарушению целостности облика города, затрудняет восприятие общего исторического контекста.

Таким образом, актуальность темы продиктована, прежде всего, необходимостью сохранения идентичности Шлиссельбурга, во многом обусловленной ценным природно-искусственным ландшафтом – водными объектами и историческими инженерными сооружениями.

Цель настоящей статьи: сформировать систему знаний о водных объектах и гидротехнических сооружениях Шлиссельбурга. Задачи исследования сводились к следующему:

- изучить исторические предпосылки развития настоящей территории.
- проанализировать исторические карты Шлиссельбурга, в особенности каналов и их береговых территорий, с целью выявления тенденций развития.
- сформулировать основные положения по ревитализации водной системы и береговых территорий Шлиссельбурга.

Объект исследования - историческая гидротехническая система Шлиссельбурга, являющаяся каркасом пространственной среды города и компонентом экологического каркаса Ленинградской области.

Предмет исследования: Особенности формирования исторической гидротехнической системы Шлиссельбурга, обусловившей характер пространственной среды города.

Результаты, полученные в ходе исследования, могут быть использованы при разработке проектов восстановления объектов, имеющих схожие характеристики, в курсовом и дипломном проектировании.

Хронологические границы исследования определяются XVIII-XIX веком (время образования системы каналов).

Известно, что канал – искусственно созданный водный объект, предназначенный для водоснабжения, либо для сокращения водных маршрутов. Исходя из первичной функции каналы делятся на три вида: мелиоративные, водопроводные и судоходные. Мелиоративные, в свою очередь, подразделяются на ирригационные и дренажные. Зачастую каналы представляют собой целую систему, включающую в себя шлюзы, мосты, тоннели, систему гидротехнических сооружений.

Когда в 1719 году, по приказу Петра Великого, началось строительство Петровского (Староладожского) канала, города на берегу не существовало. [1, ст.11] В истоке Невы располагалась крепость Орешек (дата основания – 1323 г., в составе Швеции – 1612-1702, крепость Нотебург). В 1719 году крепость имела важное стратегическое значение – контроль акватории Ладожского озера и торговых путей будущей столицы - Санкт-Петербурга. Император стремился наладить торговые отношения с Европой. Путь в Северные страны лежал через Ладожское озеро, которое отличалось суровыми погодными условиями. Корабли часто попадали в шторм, из-за чего купцы несли убытки. Кроме того, через Ладогу транспортировали материалы для строительства Петербурга. С целью избежать крушений и был прорыт Староладожский канал. Он шел параллельно берегу озера, при этом был более безопасным. Канал рыли вручную в течение 12-ти лет. По проекту Петра 1 канал должен был иметь ширину 21 метр и глубину 2.1 метр. Прибрежная территория была спланирована в двух уровнях – по нижней отметке шли бурлаки, тянувшие суда, на верхней отметке располагалась набережная, являясь частью городской среды. Однако, из-за ошибок при проектировании, канал постоянно мельчал. С целью поднятия уровня воды в 1726 году начали строить двухкамерные шлюзы в конечных точках канала: Шлиссельбурге и Новой Ладогге. [2, с.17].

Во время строительства канала непосредственно на его берегах и прибрежных территориях истока Невы начинает активно развиваться поселение. В 1731 году появляется сооружение, не менее важное, чем система шлюзов - Шандорный мост, который также был необходим для регулирования уровня воды в канале (имеет статус объекта культурного наследия регионального значения). Строительство шлюзов и моста не решило проблему пересыхания, поэтому в 1866 году был построен Александровский (Новоладожский) канал. Он шел параллельно Староладожскому, ошибки были учтены, необходимости в шлюзах не было.

С 1826 по 1832 ведётся строительство Петровского моста. Для кораблей с большой высотой была предусмотрена система разведения моста, которая перестала использоваться после остановки судоходства.

Третий канал - Екатерининский (Малоневский)- был прорыт в 1800-1860 годах. [3, ст.140] Использовался преимущественно для парусных судов, заходящих в Неву. Малоневский канал также, как и Староладожский, имеет двухуровневую набережную, оснащен системой шлюзов. Недалеко от шлюзов находится Горбатый мост 1841 года постройки, ранее разводной. [4, ст.192]

Проанализировав современную карту и вид города, можно увидеть полную систему каналов и объектов, связанных с ней. Староладожский и Малоневский каналы представляют собой единую систему, в то время как Новоладожский является отдельным объектом. Система шлюзов и каналов поставлена на учет как объект культурного наследия регионального значения. Двухуровневые береговые линии отделены от жилых объектов «зелеными» коридорами, некоторые из них «перетекают» в общественные пространства и рекреационные зоны. Однако, несмотря на создание общественных пространств на близлежащих территориях и включения в список ОКН, каналы остаются в плохом состоянии. Исходя из исторического анализа территории Шлиссельбурга можно выявить следующие положения для ревитализации настоящих объектов:

- сохранение двухуровневых набережных, с включением их в городской ландшафт. Набережные являются каркасом не только для водных объектов, но и для городской застройки;
- проведение очистительных работ с учетом основных технических характеристик каналов (глубина, ширина); восстановление исторического уровня воды с целью сохранения первоначального облика объекта;

- реконструкция шлюзов для включения в туристический маршрут, наглядной демонстрации жителям и гостям города работы исторической гидросистемы;
- реставрация мостов.

Таким образом, можно сделать вывод, что водные объекты Шлиссельбурга являются важнейшим средообразующим элементом, требующим сохранения и ревитализации. Необходимо сохранить «дух места» города, раскрыть значительный туристический потенциал Шлиссельбурга.

Список использованных источников

1. Новорусский М. В. Собрание сочинений. Том I. Шлиссельбург. Книга 1 [Текст] / М. В. Новорусский. – Москва, 2020. – 496 с.
2. Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798-1898/сост. инженер С.М. Житков. – Санкт-Петербург, 1900
3. Петрашень, Иван Васильевич. Мариинская система, 1810-1910 [Электронный ресурс]. Ч. 1. Исторический очерк Мариинской системы. Ч. 2. Современное ее состояние; Ч. 3. Стоимость содержания системы, ее значение и необходимые работы по улучшению ее судоходных качеств / инженер И. Петрашень. – Санкт-Петербург, 1910 (2016), 216 с.
4. Чистяков А.Н. Мариинская водная система. Выдающиеся гидротехнические сооружения мира. Автор-сост. Чистиков А. Н. СПб.: «Лики России». 2011 г. – 200 с.