

**220 лет со дня выхода указа
Александра I
«Об устройении Обводного канала
около Санкт-Петербурга»**



История строительства Обводного канала делится на два периода – конец 1760-х – 1770-е годы и 1805-1833 годы.

Указ Екатерины II от 13 мая 1766 г. – «О прорытии за чертой столицы русла восьмикилометрового канала от Невы у Александро-Невской лавры до реки Екатерингофки в районе Гутуевского острова на Финском заливе». Императорский указ повелевал второй адмиралтейской части «начать работы по строительству обводного южную границу города канала шириною в четыре и пять сажень, чтобы вода приток имела, а из вынутой при прорытии русла земли сделать внутри к предместьям ограничительной защитный вал...».

Сооружение Обводного канала началось 23 мая 1769 г., но не с места его предполагаемого истока – от Невы у Александро-Невской лавры, а с устья – со стороны реки Екатерингофки, от взморья.





Лев Львович Карбонье д'Арсит
(1770 – 1836)

Первоначально канал был задуман как городской пограничный ров для таможенных и пограничных целей. Заставы, расположенные на главных магистралях, ведущих в столицу, осуществляли паспортный контроль, здесь же досматривались товары. Ров между заставами служил также санитарной защитой города в случае эпидемий. Проект Обводного канала принадлежит инженеру Л. Л. Карбонье.

Обводный канал относится к числу наиболее протяженных столичных водоводов, его длина составляет 8,1 километра. Водная протока не только почти вдвое сократила путь речных судов из бассейна Невы в Финский залив, но и активно повлияла на формирование облика южной границы Петербурга.

История канала – это история создания на его набережных крупнейшей промышленной зоны Петербурга. Фабричные, заводские и складские корпуса здесь чередуются с невыразительными жилыми домами, так непохожими на «дворцовую» застройку центральной части Петербурга. Набережные Обводного канала до второй половины XX в. не имели гранитной отделки.



Второй этап строительства начался в 1805 года по указу Александра I. По новому проекту Обводный канал представлял собой транспортную магистраль, соединявшую Неву со взморьем, минуя ее дельту и городской центр.

Строительству канала сопутствовали сложные инженерные работы по его углублению и расширению, засыпке части русла реки Волковки, сооружению каменного акведука в месте пересечения с Лиговским каналом, устройства нового русла реки Монастырки и другие. Руководство работами было поручено генерал-лейтенанту И. К. Герарду. Работы, прерванные Отечественной войной 1812 года, были продолжены в 1816-1821 годах. Завершением строительства канала руководил известный инженер, генерал-майор П. П. Базен.

На церемонии открытия самого протяженного канала Санкт-Петербурга присутствовали представители императорской фамилии, члены правительства и отцы города. По команде инженер-генерал-майора Базена рабочие удалили перемычки, и в русло Обводного канала хлынула нельская вода.



Пьер-Доминик Базен
(1786 – 1838)

25 октября 1833 года Обводный канал был торжественно открыт для судоходства.

С появлением канала промышленники получили в свое распоряжение настоящую золотую жилу: большое количество воды для производств и удобную транспортную артерию. Вдоль канала начали интенсивно строиться заводы и фабрики, склады. При прокладке Царскосельской и Николаевской железных дорог через канал были переброшены путепроводы. Позднее, в середине XIX века, к заводским постройкам добавились здания Варшавского и Балтийского вокзалов.



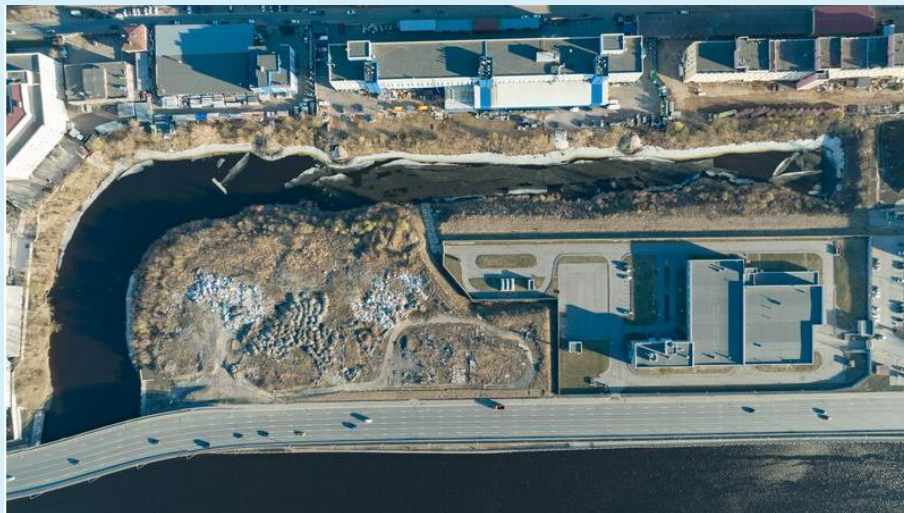
Мост через Обводный канал на Царскосельской железной дороге



Балтийский вокзал



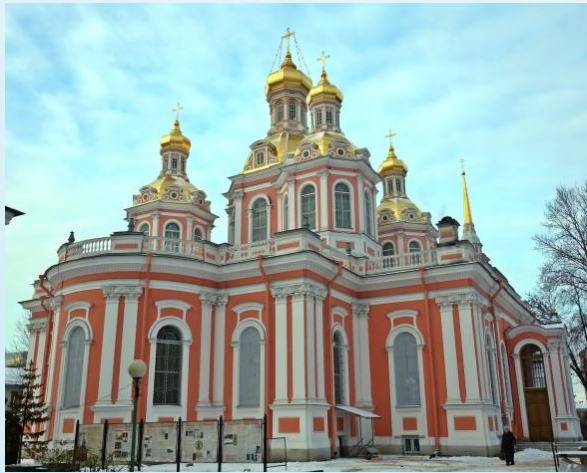
Варшавский вокзал



Ковш Обводного канала сверху

Около Александро-Невской лавры канал расширялся: здесь находилась гавань для речных судов. С той же целью в 1840-х годах был прорыт Г-образный бассейн или ковш.

Ко времени открытия судоходства северный берег канала был достаточно освоен. На планах того времени выделяются большие корпуса Измайловских провиантских магазинов (1819-1821, арх. В.П. Стасов), ямская слобода, где близ канала находилась Крестовоздвиженская церковь с высокой колокольней, комплекс Духовной академии (главное здание – 1817-1821, арх. Л. Руска, И.И. Шарлемань 1-й).



Крестовоздвиженская церковь

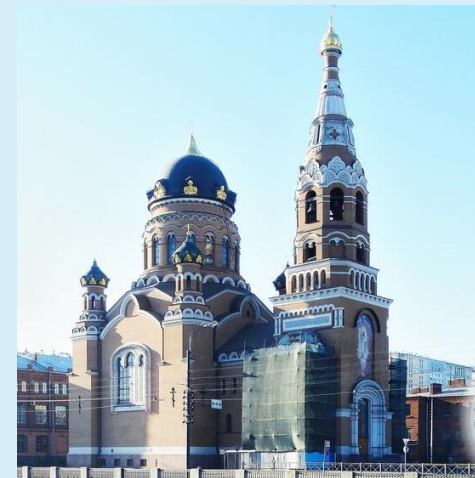


Духовная академия



Провиантские магазины

В начале XX века возле Варшавского вокзала была построена церковь Воскресения Христова с высокой колокольней.



Эти здания акцентировали застройку берегов канала. Но по-прежнему в формировании образного ряда Обводного канала доминировали промышленные корпуса.

В первую очередь это относится к колоссальным по протяженности (более 500 м) зданиям Российско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник», корпусу Российской бумагопрядильной мануфактуры, газгольдеру Главного газового завода, зданию Новой бумагопрядильной мануфактуры, электростанции Общества электрического освещения, элеватору в невском устье канала – все эти комплексы производственных построек создали характерную для Обводного канала архитектурную среду.



Газгольдер на Обводном канале



Фабрики на берегу Обводного канала. 1910 год

В послевоенный период (1950-е) продолжалось укрепление берегов и благоустройство набережных Обводного канала. Из построек этого времени можно отметить гигантский элеватор на ковше.



В 1960-е – 1970-е годы на набережных было возведено несколько жилых и производственных зданий – «коробок», резко противоречащих сложившейся архитектурной среде.

При том, что застройка по каналу неоднородна, она имеет определенную цельность, а ряд зданий – автовокзал, производственный корпус «Дагвино», новый корпус НПО фанеры явно диссонируют с окружающей архитектурной средой.

К концу XX века образный архитектурный ряд Обводного канала во многом изменился. Утрачена церковь святого Мирония, засыпан Введенский канал, соединявший Обводный с Фонтанкой. Засыпана река Таракановка.

Краснокирпичные здания с высокими дымовыми трубами, водонапорными башнями доминируют в застройке. Канал утратил свое значение водной транспортной магистрали, превратившись со временем в автотранспортную магистраль.

В настоящее время ведутся разработки по дальнейшему преобразованию канала как одной из главных транспортных артерий города, включающих важные транзитные узлы: вокзалы, метро, развязки.

Рассматриваются различные варианты устройства новых развязок в разных уровнях, в том числе его засыпка и возможность прокладки транспортной трассы по дну русла канала.

Кроме своего утилитарного назначения Обводный канал играет важную историко-архитектурную роль, как своеобразный, характерный район Петербурга.

Многие здания и сооружения по его берегам находятся под охраной государства, являясь памятниками истории и культуры.



В 1992 году набережная Обводного канала от Глухоозерского проспекта до проспекта Обуховской обороны была признана объектом культурного наследия регионального значения. Обводной канал постоянно уменьшается, есть даже места, где глубина не дотягивает и до метра. Он постепенно зарастает камышом и водорослями, уже видны небольшие островки. Канал больше не выполняет свою главную функцию, по нему не ходят большие суда и не доставляют промышленные ресурсы. От этого он просто перестал быть нужным. Но при этом официально он все еще остается самым крупным каналом в Петербурге.



Литература

1. Бунатян Г. Г., Чарная М. Г. Прогулки по рекам и каналам Санкт-Петербурга. Путеводитель. – СПб.: «Паритет», 2004. – 256 с.
2. Бунатян Г. Г. Петербургские набережные. – СПб.: Паритет, 2012. – 336 с.: ил.
3. Зуев Г. И. Канал-работяга. Обводный и его окрестности. – М.: Центрполиграф, 2009. – 346 с.

