



Общество с ограниченной ответственностью  
**Научно-производственное и проектное объединение**  
**«СОЮЗСТРОЙРЕСТАВРАЦИЯ»**

Юр. адрес: 196070, г. Санкт-Петербург, пл. Чернышевского, д. 10, Почт. адрес: 191014, г. Санкт-Петербург, Литейный пр., д. 37-39,  
тел. (812) 273-30-50, E-mail: [ssr.spb@mail.ru](mailto:ssr.spb@mail.ru)

---

**«УТВЕРЖДАЮ»**

Генеральный директор  
ООО «Научно-производственное и проектное  
Объединение «Союзстройреставрация»

\_\_\_\_\_ А.Е. Иванов

31 августа 2021 г.

**Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия**  
**«Две казармы для служащих Варшавского вокзала», расположенного по адресу:**  
**Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А;**  
**Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А,**  
**с целью обоснования включения объекта в Единый государственный реестр**  
**объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов**  
**Российской Федерации**

**Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы**  
 выявленного объекта культурного наследия «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А, с целью обоснования включения объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации

«31» августа 2021 года

г. Санкт-Петербург

**Место проведения государственной историко-культурной экспертизы:** г. Санкт-Петербург.

Настоящая государственная историко-культурная экспертиза проведена Обществом с ограниченной ответственностью «Научно-производственное и проектное объединение «Союзстройреставрация» (сокращенное наименование: ООО «Научно-производственное и проектное объединение «Союзстройреставрация», 196070, Санкт-Петербург, пл. Чернышевского, д. 10, литер А, пом. 11Н, оф. 4; ИНН 7810491529, КПП 781001001) в период с 26 апреля 2021 года по 31 августа 2021 года на основании Государственного контракта №11-21 от 26.04.2021 г. (Лот №8) между Санкт-Петербургским государственным казенным учреждением «Дирекция заказчика по ремонтно-реставрационным работам на памятниках истории и культуры» и Обществом с ограниченной ответственностью «Научно-производственное и проектное объединение «Союзстройреставрация».

**Государственный заказчик:** Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Дирекция заказчика по ремонтно-реставрационным работам на памятниках истории и культуры».

**Исполнитель:** Общество с ограниченной ответственностью «Научно-производственное и проектное объединение «Союзстройреставрация» (сокращенное наименование: ООО «Научно-производственное и проектное объединение «Союзстройреставрация»), отвечающее требованиям к эксперту – юридическому лицу, согласно подпункту «б» пункта 7 Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденного постановлением Правительства РФ от 15.07.2009 № 569.

**Сведения об эксперте:**

Фамилия, имя, отчество	Кононов Александр Александрович
Образование	высшее (Санкт-Петербургский государственный университет, исторический факультет)
Специальность	историк, кандидат исторических наук
Стаж работы по профессии	28 лет
Место работы и должность	Эксперт ООО «Научно-производственное и проектное объединение «Союзстройреставрация», генеральный директор ООО «Экспертный центр по вопросам охраны памятников истории и культуры», заместитель председателя СПбО ВООПИК, член Совета по сохранению культурного наследия при Правительстве Санкт-Петербурга, аттестован как эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы Министерством культуры Российской Федерации приказом №1772 от 11.10.2018 г.
Профиль экспертной деятельности	- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр; - документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр.

**Отношения к заказчику:**

Эксперт:

- не имеет родственных связей с заказчиком (его должностными лицами, работниками и т.д.);
- не состоит в трудовых отношениях с заказчиком;
- не имеет долговых или иных имущественных обязательств перед заказчиком;
- не владеет ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных капиталах) заказчика;
- не заинтересован в результатах исследований и решении, вытекающем из настоящего заключения экспертизы, с целью получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя или третьих лиц.

В соответствии с законодательством Российской Федерации эксперт несет ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении.

31 августа 2021 года	_____ (А.А. Кононов)
----------------------	----------------------

**Объекты государственной историко-культурной экспертизы:**

1) выявленный объект культурного наследия «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А;

2) документы, обосновывающие включение данного объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

**Основания для проведения государственной историко-культурной экспертизы:**

- Федеральный закон №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 г.;
- Федеральный закон от 22.10.2014 г. №315-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Письмо Минкультуры РФ от 02.02.2015 г. №31-01-39-ГП;
- Постановление Правительства РФ от 15.07.2009 № 569 «Об утверждении Положения о государственной историко-культурной экспертизе» (далее – Положение);
- Приказ Минкультуры России от 03.10.2011 № 954 № «Об утверждении Положения о едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».
- Приказ Минкультуры России от 26.08.2010 № 563 «Об утверждении Положения о порядке аттестации экспертов по проведению государственной историко-культурной экспертизы»
- Приказ Минкультуры России от 04.06.2015 № 1745 «Об утверждении требований к составлению проектов границ территорий объектов культурного наследия»;
- Приказ Минкультуры России от 13.01.2016 № 28 «Об утверждении порядка определения предмета охраны объекта культурного наследия, включенного в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в соответствии со статьей 64 Федерального Закона от 25 июня 2002 г. N 73-ФЗ "Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации"»;
- Государственный контракт №11-21 от 26.04.2021 г. (Лот №8).

***Цель проведения государственной историко-культурной экспертизы:***

обоснование включения объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

***Перечень вопросов, по которым необходимо получение заключения государственной историко-культурной экспертизы:***

- 1) Сведения о наименовании объекта;
- 2) Сведения о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий;
- 3) Сведения о местонахождении объекта (адрес объекта или при его отсутствии описание местоположения объекта);
- 4) Сведения о категории историко-культурного значения объекта;
- 5) Сведения о виде объекта;
- 6) Описание особенностей объекта, являющихся основаниями для включения его в Реестр и подлежащих обязательному сохранению – предмет охраны объекта культурного наследия;
- 7) Сведения о границах территории объекта культурного наследия, включая текстовое и графическое описание местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ в системе координат, установленной для ведения государственного кадастра объектов недвижимости.
- 8) Фотографическое (иное графическое) изображение объекта.

Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения государственной историко-культурной экспертизы: отсутствуют.

***1. Сведения о проведенных исследованиях с указанием примененных методов, объема и характера выполненных работ и их результатов.***

Государственная историко-культурная экспертиза включала в себя архивно-библиографические изыскания, историко-градостроительные исследования и натурное обследование объекта экспертизы. Итоги были оформлены в виде текста «Исторической справки» (приложение 1) и соответствующих разделов Акта.

Архивные и библиографические изыскания проведены в фондах Архива КГИОП, РГИА, ЦГИА СПб, ЦГАКФФД, ОК РНБ, Архива КГА.

Перечень изученных библиографических и архивных материалов приведен в приложении к исторической справке (приложение 1).

Проведен анализ развития территории. Составлен историко-культурный опорный план.

Проведен анализ строительной истории здания. Составлен историко-архитектурный опорный план.

Производился выезд на место. Натурные исследования включали фотофиксацию рассматриваемого объекта. Фотофиксация объекта проведена на момент заключения договора на проведение экспертизы (приложение 3).

На основе анализа этих материалов подготовлены выводы и предложения эксперта.

По материалам исследования уточнена атрибуция, определён предмет охраны, составлен проект границ территории объекта.

Оценка историко-культурной ценности объекта проведена основываясь на положениях Федерального закона Российской Федерации от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и анализе особенностей объекта, которые могут служить основанием для включения в реестр (приложение 4).

***2. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведенных экспертом исследований.***

Исследуемые объекты исторически, функционально и территориально тесно связаны с

находящимся под государственной охраной комплексом построек Варшавского вокзала, что предопределяет необходимость обращения к сведениям, связанным с историей и бытованием всего архитектурного комплекса.

Постройки комплекса Варшавского вокзала расположены на обширной территории, ограниченной с севера набережной Обводного канала, с запада и с востока соседними участками (промышленные, транспортные и складские зоны, Балтийский вокзал, немногочисленные жилые дома), с юга Малой Митрофаньевской улицей.

Комплекс построек Петербургской станции Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги формировался в течение 1850-1900-х гг. в эпоху российской индустриализации, характеризующейся активным строительством промышленных предприятий и созданием сети железных дорог.

Исторические постройки на территории выдержаны в стилистике, материалах и конструкциях середины XIX-начала XX века. Размещение их соответствует архитектурно-планировочным особенностям комплекса.

Исследуемый объект вместе с другими постройками располагался на обширной территории Варшавского вокзала, к югу от Обводного канала. Здание самого вокзала было построено в 1852-1853 и 1858-1860 гг. по проектам архитекторов К. А. Скаржинского, П. Ю. Сальмоновича, инженера Ю. Фляша как часть Варшавской железной дороги, соединявшей Петербург с западными губерниями и европейскими столицами.

Варшавский вокзал стал третьим в Петербурге — после деревянного Царскосельского (Витебского) (1837 г.) и Московского (1851 г.) вокзалов. 13 ноября 1853 года открылось движение на первом участке от Петербурга до Гатчины (Гатчины Варшавской, до царской резиденции), длиной 43 км. На участке тогда курсировали только две пары поездов в сутки. Первым начальником Петербурго—Варшавской станции стал А. В. Полетаев, участник строительства Петербурго-Варшавской железной дороги, но вскоре из-за пожара, произошедшего на станции в 1855 г., его сменил Г. Ангель.

На плане территории Варшавского вокзала 1854 г. нанесено главное пассажирское здание, товарная станция, круглое депо, казармы, два дома служащих (с запада) и несколько домов с восточной стороны (ил. 8). Уже на этом раннем этапе намечилось зонирование комплекса: жилые и служебные постройки размещены ближе к Обводному каналу, товарно-складская зона на востоке и производственная на западе.

Рассматриваемые объекты относятся к самой ранней, старейшей части вокзального комплекса. На плане территории станции Санкт-Петербург Петербурго-Варшавской железной дороги 1854 г. впервые появляются два очень характерных, идентичных по габаритам каменных здания, протяженных с юга на север, и выходящих фасадами на дорогу на кладбище св. Митрофания (ныне Малая Митрофаньевская ул.). На «Планах типового проекта для станции Санкт-Петербург Петербурго-Варшавской железной дороги», относящихся к 1850-м гг., изображены здания, по внутренней планировке и декоративному решению фасадов очень схожие с этими домами. Во второй половине 1850-х гг. комплекс построек станции Петербурго-Варшавской железной дороги был расширен. Главный архитектор Общества железных дорог П. О. Сальмонович (Сальманович) представил проект, который предусматривал помимо возведения нового пассажирского дома (вокзала) строительство паровозного здания (депо) на 14 паровозов и двух каменных жилых домов для служащих на станции Петербург Варшавской ж.д. «для размещения на жительство чинов подвижного состава». На плане 1870-х гг. они обозначены как «жилые дома для служащих». Фасады казарм были решены в кирпичном стиле с использованием мелкой кирпичной пластики. Жилые корпуса представляли собой редкий пример исторической застройки — прототип блокированного дома (блоки, обозначенные лестницами и объемами печных труб, разделены поперечными кирпичными стенами).

Таким образом, исследуемые здания были построены уже к 1854 г., поэтому относятся к наиболее ранним постройкам на территории Варшавского вокзала.

Объект функционировал в качестве казарм для служащих Варшавского вокзала.

Уже в последние годы казармы оказались заброшены, а к 2018 г. здания оказались в

непосредственной близости от строящегося компанией «ЛенСпецСМУ» жилого квартала «Галактика». Проезд к ним был возможен только через территорию, контролируемую «ЛенСпецСМУ». Были заметны попытки разборки неизвестными лицами на кирпич отдельных кирпичных секций одного из зданий казарм. 14-15 июля 2018 г. большая часть наземных конструкций объекта была разрушена. Сохранились фундаменты, подвальные части, низ капитальных стен первого этажа, заваленные строительным мусором.

Несмотря на то, что еще в 2013 году аттестованным экспертом М. С. Штиглиц была проведена государственная историко-культурная экспертиза, которая обосновала необходимость включения исследуемых зданий в Реестр объектов культурного наследия РФ в составе комплекса построек Варшавского вокзала, включение их в Реестр затянулось и здания, находившиеся в удовлетворительной сохранности, нуждаются теперь в реставрации и восстановлении. Их ценность была подтверждена вступившим в силу судебным решением Куйбышевского районного суда от 27 марта 2018 г. по делу №2а-41/18. В декабре 2018 года КГИОП издал распоряжение № 560-р от 29.12.2018, согласно которому Две казармы для служащих получили статус выявленного объекта культурного наследия.

Жилые корпуса представляли собой редкий пример исторической застройки – прототип блокированного дома (блоки, обозначенные лестницами и объемами печных труб, разделены поперечными кирпичными стенами). Продольные фасады характерны для построек середины XIX века – поперечные стены не «читаются» на фасадах, здания представляли собой единые объемы, но функционально разделены на жилые блоки.

Уникальность зданиям придает дата постройки – это одни из наиболее ранних сооружений комплекса Варшавского вокзала, которые до 2018 года сохранялись без существенных перестроек.

В настоящее время «в связи с приведением в непригодное состояние двух зданий неустановленными лицами выявленных объектов культурного наследия «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», собственником планируется комплекс мер «по реставрации и воссозданию наземных конструкций в соответствии с техническими паспортами объектов» (См. Письмо собственника - директора ООО «Петрострой» Медведчиков О. Н. эксперту по проведению государственной историко-культурной экспертизы, заместителю председателя СПбГО ВООПИК А. А. Кононову и Рендеры эскизного проекта восстановления зданий, Приложение № 7).

### ***3. Описание объекта экспертизы. Современная ситуация.***

Большая часть наземных конструкций исследуемого объекта в настоящее время разрушена, на территории сохраняются исторические материалы, оставшиеся после разрушения большей части наземных конструкций. Сохранились фундаменты, подвальные части, низ капитальных стен первого этажа, заваленные строительным мусором.

В ходе историко-архивных изысканий был обнаружен типовый проект жилых зданий, который может стать основой для восстановления утраченных казарм. Кроме того, имеются подробные и многочисленные материалы фотофиксаций, которые показывают, какими казармы были до разрушения. Согласно обнаруженным материалам, а также характеристикам построек, данным в экспертизе аттестованного эксперта М. С. Штиглиц (2013 год), можно составить следующее описание объекта экспертизы.

Объект представлял собой два идентичных протяженных здания, ориентированных по направлению север-юг (западный и восточный корпуса).

Здания были двухэтажные, выполненные из красного полнотелого обожженного кирпича на известково-цементном растворе; неоштукатуренные. Крыши – двускатные, торцевые стены – с треугольными фронтонами; в тимпанах – полуциркульные окна. Цоколи были предположительно известняковой плиты.

Своими торцевыми южными фасадами здания были обращены к Митрофаньевской улице, с отступом от красной линии. Северные и южные торцевые фасады обоих корпусов были симметричные, в 3 световые оси, центральная часть была подчеркнута треугольным фронтоном с полуциркульным окном.

Продольные стены были в 44 оси, 1 и 2 этажи были отделены поребриком. Оконные проемы были прямоугольной конфигурации с лучковым завершением, с кирпичными клинчатыми перемышками, оформленными в виде архивольты. Оконные проемы были украшены наличниками простого профиля, с подоконной тягой «с ушками», венчающий карниз оформлен поясом поребрика.

В интерьере особый интерес представляли двухмаршевые лестницы – по плоским сводам со ступенями лещадной плиты; потолки помещений, оформленные филенками с небольшой падугой; внутренние дверные проемы, созданные при строительстве здания; прямоугольные с лучковым завершением ниши во внутренних капитальных стенах; круглые, обшитые железом печи.

Жилые корпуса представляли собой редкий пример исторической застройки – прототип блокированного дома (блоки, обозначенные лестницами и объемами печных труб, разделены поперечными кирпичными стенами). Продольные фасады характерны для построек середины XIX века – поперечные стены не «читаются» на фасадах, здания представляли собой единые объемы, но функционально разделены на жилые блоки.

До момента разрушения большей части наземных конструкций в 2018 году здания сохранялись без существенных перестроек.

#### **4. Атрибуция объекта.**

Настоящей экспертизой установлено, что название объекта «Две казармы для служащих Варшавского вокзала» является историческим. Установлено, что строительство объекта происходило не позднее 1854 года, постройки с минимальными отличиями соответствуют образцовому проекту 1850-х гг. (автор неизвестен).

В связи с указанным, рекомендуется следующая атрибуция объекта: «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», не позднее 1854 года, автор неизвестен, в составе: «Казарма для служащих Варшавского вокзала», «Казарма для служащих Варшавского вокзала».

#### **5. Местоположение объекта.**

Объект располагается по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А.

#### **6. Перечни документов**

##### **6.1. Перечень документов, предоставленных Заявителем (представлены в копиях):**

Перечень документов, предоставленных Заявителем, ввиду значительного количества документов, содержится в приложении 7.

- Свидетельство о присвоении временного адреса;
- Уведомление о подтверждении перехода права собственности на объект недвижимости;
- Технический план здания;
- Квалификационный аттестат кадастрового инженера;
- Приказ об утверждении статуса аттестованного эксперта по проведению государственной историко-культурной экспертизы от 11.10.2018 № 1772 (выкопировка);
- Распоряжение КГИОП №560-р от 29.12.2018;
- Выписки из ЕГРН об объекте недвижимости;
- Письмо директора ООО «Петрострой» Медведчикова О. Н. эксперту по проведению государственной историко-культурной экспертизы, заместителю председателя СПбГО ВООПИК А. А. Кононову;
- Рендеры эскизного проекта восстановления зданий по адресу Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А.

**6.2 Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для нее специальной, технической и справочной литературы,** ввиду значительного количества документов и литературы, приводится в приложении 1.

#### **7. Обоснование выводов экспертизы:**

##### **7.1. Анализ историко-культурной ценности объекта и обоснование наличия**

**(отсутствия) историко-культурной ценности объекта.**

Проанализировав установленные в ходе данной историко-культурной экспертизы факты, эксперт пришел к выводу, что исследуемый объект обладает несомненной ценностью с точки зрения истории, архитектуры и градостроительства.

*Историческая ценность.* Жилые дома для служащих Варшавского вокзала относятся к одним из наиболее ранних построек комплекса Варшавского вокзала (не позднее 1854 г. постройки) и, таким образом, к первому двадцатилетию в истории железнодорожного строительства в России, что значительно увеличивает их историко-культурную ценность. В архивах был выявлен образцовый проект 1850-х гг., архитектурно очень близкий к построенным в натуре зданиям казарм.

*Градостроительная ценность.* Объект являлся составной частью «Комплекса построек Варшавского вокзала» и визуально был связан с «Сараем для императорских поездов», что подчеркивает активную роль, которую играл объект в формировании исторического облика Варшавского вокзала. Поскольку здания казарм являются одними из наиболее ранних построек на территории Варшавского вокзала, именно они играли ключевую роль при дальнейшей застройке участка.

*Архитектурно-художественная ценность.* Здания представляли собой редкий тип исторической застройки – прототип блокированного дома (блоки, обозначенные лестницами и объемами печных труб, разделены поперечными кирпичными стенами). Продольные фасады характерны для построек середины XIX века – поперечные стены не просматриваются на фасадах, здания представляют собой единые объемы, но функционально разделены на жилые блоки. Фасады выполнены в традиционном для служебных построек «кирпичном стиле». Здания обладали стилевыми признаками, характерными для большинства жилых построек для служащих, и являлись неотъемлемым элементом комплекса Варшавского вокзала.

*Научная ценность.* Уникальность двум казармам и их ценность для науки подчеркивает дата постройки – это были одни из первых сооружений комплекса Варшавского вокзала, которые при этом к 2018 году сохранялись без существенных перестроек. Исследуемый объект иллюстрировал определенный (а именно – наиболее ранний) этап развития железнодорожного строительства. Сохранившиеся материалы иконографии (чертежи и фотографии) позволяют восстановить здания в прежних формах.

**7.2. Определение границ территории объекта культурного наследия.**

Проект границ отражен в прилож. 5. Земельный участок, на котором расположен объект экспертизы, в настоящее время расположен за пределами охранных зон.

Границы территории объекта культурного наследия предлагается провести по обрезу фундамента исследуемых зданий согласно иконографическим материалам.

**7.3. Определение режима использования территории объекта культурного наследия.**

Режим использования территории описан в приложении 5.

Режим использования территории определен в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и Санкт-Петербурга.

**7.4. Определение категории историко-культурного значения объекта**

Распоряжением КГИОП № 560-р от 29.12.2018 объект экспертизы был включен в «Список вновь выявленных объектов, представляющих историческую, научную, художественную или иную культурную ценность».

Настоящей экспертизой установлено, что объект экспертизы имеет особое значение для истории и культуры субъекта РФ (Санкт-Петербург). Исследуемый объект повлиял на застройку окружающей территории, являлся неотъемлемой частью комплекса построек Варшавского вокзала, что было зафиксировано еще на плане 1858 года авторства архитектора Сальмоновича. При этом объект экспертизы иллюстрирует ранний этап железнодорожного строительства, которое осуществлялось в Санкт-Петербурге и является прототипом редкого для нашего региона блокированного дома.

Согласно Письму собственника - директора ООО «Петрострой» Медведчикова О. Н. эксперту по проведению государственной историко-культурной экспертизы, заместителю

председателя СПбГО ВООПИК А. А. Кононову, планируется комплекс мер по реставрации и воссозданию наземных конструкций в соответствии с техническими паспортами объектов. В настоящей экспертизе представлены рендеры эскизного проекта восстановления зданий (См. Приложение № 7), которые показывают, что их внешний облик соответствует исторической ситуации.

Таким образом, имеются все основания для включения объектов экспертизы в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации с отнесением именно к категории объектов культурного наследия регионального значения.

#### **7.5. Определение вида объекта культурного наследия**

Экспертируемый объект представляет собой четко локализуемую на исторически сложившейся территории группу строений жилого назначения. В соответствии с Федеральным законом «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (№73-ФЗ от 25.06.2002), такой объект относится к виду «ансамбль».

#### **7.6. Определение предмета охраны**

В ходе историко-культурной экспертизы был проанализирован предмет охраны, предложенный в «Акте по результатам государственной историко-культурной экспертизы выявленных объектов культурного наследия: «Служебное здание», «Жилой дом (деревянный двухэтажный)», «Водонапорная башня» и объектов, обладающих признаками объектов культурного наследия: «Дом для служащих», «Две казармы для служащих», входящих в Комплекс построек Варшавского вокзала, с целью обоснования включения объектов в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации» от 12 июля 2013 г., подписанном аттестованным экспертом Штиглиц М. С. В проект предмета охраны включены элементы из состава предмета охраны, предложенного экспертом Штиглиц М. С. в 2013 г. (на момент существования экспертируемого объекта).

Даны следующие ответы на поставленные перед экспертом вопросы (см. перечень вопросов выше):

- 1) *Сведения о наименовании объекта:* «Две казармы для служащих Варшавского вокзала» в составе: «Казарма для служащих Варшавского вокзала»; «Казарма для служащих Варшавского вокзала».
- 2) *Сведения о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий:* не позднее 1854 года.
- 3) *Сведения о местонахождении объекта:* Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А.
- 4) *Сведения о категории историко-культурного значения объекта:* объект культурного наследия регионального значения.
- 5) *Сведения о виде объекта:* ансамбль.
- 6) *Предмет охраны объекта культурного наследия:* см. приложение 4.
- 7) *Сведения о границах территории выявленного объекта культурного наследия, включая текстовое и графическое описания местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ в системе координат, установленной для ведения государственного кадастра объектов недвижимости:* см. приложение 5.
- 8) *Фотографическое (иное графическое) изображение объекта:* см. приложение 3.

#### **ВЫВОДЫ:**

Обосновано (положительное заключение) включение выявленного объекта культурного наследия «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая

Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А, в Единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации в виде ансамбля с наименованием «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А, в категории объекта культурного наследия регионального значения, в составе:

«Казарма для служащих Варшавского вокзала», по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А;

«Казарма для служащих Варшавского вокзала», по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А.

**Приложения:**

- 1) *Историческая справка.*
- 2) *Историческая иконография.*
- 3) *Материалы фотофиксации.*
- 4) *Проект предмета охраны объекта культурного наследия.*
- 5) *Проект границ территории объекта культурного наследия.*
- 6) *Историко-культурный и историко-архитектурный опорный план. Ситуационный план.*
- 7) *Копии документов, представленных Заявителем.*
- 8) *Копии договоров.*

31 августа 2021 года

\_\_\_\_\_ (А.А. Кононов)  
(подпись эксперта) (расшифровка подписи)

# Историческая справка

Исследуемые объекты исторически, функционально и территориально тесно связаны с комплексом построек Варшавского вокзала, что предопределяет необходимость обращения к сведениям, связанным с историей и бытованием всего архитектурного комплекса.

Постройки комплекса Варшавского вокзала расположены на обширной территории, ограниченной с севера набережной Обводного канала, с запада и с востока соседними участками (промышленные, транспортные и складские зоны, Балтийский вокзал, немногочисленные жилые дома), с юга Малой Митрофаньевской улицей.

Вплоть до сооружения Обводного канала эта местность, отдаленная от центральных частей города, обладавшая достаточно скудным ландшафтом, оставалась незастроенной. В 1720-х гг. в этом районе была проложена первая магистраль - Царскосельская дорога. По сторонам от нее располагались огороды и выгоны.

Сооружение Обводного канала было намечено в 1769 г. по проекту арх. А. В. Квасова. Он определил новую границу города по рву, служившему заградительным рубежом, за которым начинались выгонные земли. Начальный участок рва от Екатерингофки в сторону Литовского канала был прорыт в 1769-1776 гг. и назывался «Обводной городской канал». В 1803-1804 гг. проложенный инженером Ф. И. Герардом Новый (Введенский) канал (засыпан в 1967-1969 гг.) соединил его с Фонтанкой. Расширенный и углубленный Обводный канал вошел в судоходную систему города. В 1804-1812, 1816-1821, 1829-1833 гг. под руководством известного инженера генерал-майора П. П. Базена было осуществлено строительство основного участка Обводного канала (в сторону Невы), превратившего канал в крупную транспортную магистраль города.

На «Плане столичного города Санктпетербурга 1792 года», изданном Управой благочиния, отражено разделение территории на зоны городской застройки, предместий и лежащих вне этих границ выгонных земель (Ил. 1). В соответствии с проектами градостроительной планировки предполагалось продление Измайловского проспекта за Обводный канал. На рассматриваемой территории обозначены выгонные земли. Через них намечена трасса, продолжающая направление Измайловского проспекта. По указу 1796 г. в черту города включены слободы Гвардейских полков, городские земли частично распространились за трассу канала: к новой 4-й Адмиралтейской части был присоединен Екатерингоф с окрестностями (с границей по р. Таракановке).

На «Плане Столичного города С. Петербурга... 1810 года» рассматриваемая территория закрашена голубым и зеленым цветами, обозначающими незастроенные места, пустоши и растительность (ил. 2). Этот обширный городской выгон был потенциальным резервом для дальнейшего развития Санкт-Петербурга, реализация которого осуществлялась в начале XIX века в связи с начальным этапом индустриализации Российской столицы.

Прорытие Обводного канала существенно повлияло на архитектурно-планировочную основу города и изменение в размещении промышленных предприятий, особенно на втором этапе строительства Обводного канала, начавшемся в 1805 г. под руководством П. П. Базена, совершенно изменившем его функциональное назначение. В ходе работ канал получил новый участок трассы, был углублен и значительно расширен. Берега канала были оформлены в виде земляных откосов, укрепленных внизу шпунтовым рядом, выше которого располагалась булыжная берма. Через канал были переброшены выполненные по новейшим проектам мосты.

Все эти мероприятия сделали трассу канала транспортной магистралью, соединившей Неву со взморьем, минуя её дельту и городской центр. С превращением Обводного канала в судоходную артерию его берега стали активно застраиваться в основном складами и промышленными предприятиями. Водная система Невы, ее притоков и каналов сыграла в этот период важную функциональную роль, повлияв не только на характер архитектурно-пространственной среды центральной части, но и обусловила характер и направление развития города в основном в соответствии с развитием промышленности.

Освоение Промышленно-складской застройкой южного берега Обводного канала проходило в течение 1-й половины XIX века. На генеральном плане, составленном Ф. Ф. Шубертом в 1828 г., этот берег еще оставался почти неосвоенным в отличие от северного, где уже была распланирована застройка (ил. 3). Только вдоль Царскосельской дороги в 1823—1826

годах был построен по проекту архитектора И.И. Шарлеманя обширный Скотопригонный двор, вокруг него располагались выгонные земли. Дальнейшему освоению местности способствовало «Положение о размещении и устройстве частных заводов в Санкт-Петербурге» 1833 года, согласно которому «между Обводным каналом и чертой города» допускалось размещение экологически вредных предприятий.

В 1-й четверти XIX века наметились трассы Большой и Малой Митрофаниевской дорог, определилась Песочная (Киевская) улица, утрачено намечавшееся ранее на планах продолжение на юг Измайловского (Воскресенского) проспекта. Вдоль Обводного канала к западу от Скотопригонного двора проходила незастроенная полоса — открытое место — Городского ведомства и небольшой пустой участок Ребе. За этой полосой земли к юго-западу от Двора были выделены участки с деревянными строениями (№ 1 — Чуринова, 2 — Павлова, 4 — Гольста, 5 — Беляевой). Далее до Большой и Малой дороги к Митрофаниевской церкви находились неосвоенные земли Министерства государственных имуществ (ил. 4-5).

На «Плане столичного города Санкт-Петербурга с показанием заводов и фабрик 1852 г.» здесь уже существовало значительное число предприятий, причем их количество вдоль южного берега втрое превышало число фабрик на северном берегу (ил. 6). На южном берегу Обводного канала располагались такие небольшие предприятия, как шерстяная фабрика Чурилова (№ 53 на плане), шелковая фабрика (№ 52), бумагопрядильная фабрика Митрофанова (№ 49), стеариновый и мыльный завод (№ 50), сафьяновый завод (№ 51). К востоку от Царскосельского проспекта — алебастровый завод Пойгина (№ 36), водочный завод Штршера (№ 37), английского цемента завод (№ 38), Шпалерная фабрика Гега (№ 39), шелковая фабрика Амона (№ 40), шелковая фабрика Коугерта (№ 41) (ил. 7).

В этот период окончательно оформились Большая и Малая Митрофаниевские дороги, на их пересечении с 1831 г., образовался массив Митрофаниевского кладбища (южнее старого кладбища). При нем была построена церковь св. Митрофания (утрачена в середине 1930-х годов).

Удобное расположение местности, служащей южной границей города; наличие вблизи промышленно-складской застройки и удобной связи с водными путями — все это предопределило здесь создание нового транспортного узла.

Вопрос о дальнейшем развитии сети железных дорог в России решался еще в процессе строительства Петербурге—Московской магистрали. Предполагались два направления: южное, имевшее в основном экономическое значение, и западное — стратегическое, необходимое для связи России со столицами европейских государств.

В 1850-х гг. на месте вагонов началось строительство Санкт-Петербурго-Варшавской и Петергофской (Балтийской) железных дорог. Выбором места и обмерами земли под строительство станции в Петербурге занимались инженеры путей сообщения подполковник В. И. Граве и капитан Г. Антель. Они выбрали пустырь за Обводным каналом, где находились «выгонные земли».

15 февраля 1851 г. вышло Высочайшее повеление о сооружении магистральной Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. Начальником работ по ее постройке был назначен главноуправляющий путей сообщения генерал-майор Э. И. Герстфельдт, помощником к нему назначен С. Кербедз — один из основоположников русской школы мостостроения.

25 февраля того же года было издано распоряжение о проведении железной дороги от Санкт-Петербурга к Варшаве через Гатчину, Лугу, Псков, Остров, Динабург, Вильно, Гродно и Белосток; дорогу эту именовать Санкт-Петербурго-Варшавской. Производство изысканий поручалось инженерам И. Павловскому и П. Греку. Начальниками отделений назначены инженеры путей сообщения, переведенные со строительства Петербурго-Московской дороги, а также выпускники военно-строительной и кондукторской школ путей сообщения. Дорога строилась одновременно с двух концов, работы начались сразу в четырех отделениях. Особенно активно они велись в первом отделении Петербург — Луга под руководством инженер-подполковника В. Граве.

Изыскания через Гатчину были начаты 29 мая 1851 года, а 12 сентября 1853 года объявлено к руководству положение о движении поездов по Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороге. 1 ноября этого же года пошли составы по участку Санкт-Петербург—Гатчина длиной 43 км. Дорога была устроена в два пути, ходили две пары поездов, отправлявшихся из Петербурга и Гатчины дважды в сутки.

«Учитывая то, что на строительство постоянного пассажирского здания в Санкт-Петербурге отводилось три года (1853—1855), а открытие движения между Санкт-Петербургом и Гатчиной намечалось на осень 1853 г., возникла необходимость сооружения временных пассажирских платформ и пассажирских зданий в Санкт-Петербурге, Царском Селе и Гатчине. Строительство временных зданий и сооружений было поручено подрядчикам Н. С. Тарасову и С. Г. Кудрявцеву. В здании значительная часть была отведена под Императорские комнаты. Кроме них был пассажирский зал, кассирская комната, телеграфическая комната и тамбур. 20 октября 1853 г. временный пассажирский дом в Санкт-Петербурге был окончен. Достоверно можно утверждать, что 2 мая (14 по новому стилю) 1857 г. поезда отправлялись именно с временной станции. Позднее постройки временной станции были снесены»<sup>1</sup>.

Одновременно с дорогой стали строить вокзалы в Петербурге и на станциях, вагонные и локомотивные депо («сарай»), жилые дома для рабочих и служащих дороги, различные подсобные помещения и Мастерские Главным архитектором по строительству станционных зданий назначается академик архитектуры Ксаверий Алоизович Скаржинский (1819-1875), помощниками к нему – Петр Онуфриевич Сальманович (Сальмонович, 1833 —1898) и др.<sup>2</sup>

«К декабрю 1852 г. уже имелись Высочайше утвержденные чертежи зданий станции. В 1853 г. были разработаны чертежи стропил дебаркадера пассажирского здания, причем в рассмотрении их проекта участвовал один из известнейших архитекторов середины XIX в. Г.Боссе. 15 мая 1853 г. начались работы по строительству вокзала. В процессе строительства в проект здания вносились изменения. Так, 12 октября 1853 г. главноуправляющий путями сообщения граф Клейнмихель «приказать изволил сделать окна для мезонина в лицевом фасаде пассажирского дома». Вообще строительные работы в 1853 г. продвигались очень быстро. 10 ноября 1853 г. К. А. Скаржинский отправил рапорт: «Имею честь донести Вашему Превосходительству, что 31 минувшего Октября месяца пассажирский дом Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги в Санкт-Петербурге вчерне окончен. Архитектор Скаржинский»<sup>3</sup>. Дальнейшие работы велись в течение 1854 г., вплоть до остановки в октябре в связи с зимним периодом. В 1855 г. работы замедлились, а в 1856 г. прекратились.

Здание вокзала разместилось на южной стороне Обводного канала, с отступом от линии набережной. По обеим сторонам путей параллельно сооружены два корпуса, пространство между которыми, занятое «путевым двором», было перекрыто кровлей. Третий, главный корпус Варшавского вокзала был обращен фасадом в сторону Обводного канала. Его центральная часть была прорезана пятью высокими арочными проемами; над ней размещалась надстройка, завершенная треугольным фронтоном, оформляющая торец крытого «путевого двора». Архитектурные детали фасада были трактованы в стиле неоренессанс, но в более сдержанной и плоскостной манере, чем, например, на фасаде Московского вокзала<sup>4</sup>.

На плане территории Варшавского вокзала 1854 г. нанесено главное пассажирское здание, товарная станция, круглое депо, казармы, два дома служащих (с запада) и несколько домов с восточной стороны (ил. 8). Уже на этом раннем этапе наметилось зонирование комплекса: жилые и служебные постройки размещены ближе к Обводному каналу, товарно-складская зона на востоке и производственная на западе.

<sup>1</sup> Ильин Ю. Л. Основные этапы истории Варшавского вокзала // Петербург – центр промышленности и инженерного искусства. Материалы научной конференции. СПб., 2003. С. 50.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 354. Оп.1. Д.5. Дело о назначении главным архитектором по постройке станционных зданий Петербурго-Варшавской ж.д. академика Скаржинского и архтекторскими помощниками Сальмановича, Курашова, Гешвенда, фон Нольде, Кюлевейна и Вишневого.

<sup>3</sup> Ильин Ю. Л. Указ. соч. С. 51.

<sup>4</sup> Пунин А. Л. Архитектура Петербурга середины XIX века. Л., 1990. С. 193, 196, 198.

Варшавский вокзал стал третьим в Петербурге — после деревянного Царскосельского (Витебского) (1837 г.) и Московского (1851 г.) вокзалов. 13 ноября 1853 года открылось движение на первом участке от Петербурга до Гатчины (Гатчины Варшавской, до царской резиденции), длиной 43 км. На участке тогда курсировали только две пары поездов в сутки. Первым начальником Петербурго—Варшавской станции стал А. В. Полетаев, участник строительства Петербурго-Варшавской железной дороги, но вскоре из-за пожара, произошедшего на станции в 1855 г., его сменил Г. Ангель.

На плане территории станции Санкт-Петербург Петербурго-Варшавской железной дороги 1854 г. впервые появляются два очень характерных, идентичных по габаритам каменных здания, протяженных с юга на север, и выходящих фасадами на дорогу на кладбище св. Митрофания (ныне Малая Митрофаньевская ул.) (ил. 8)<sup>5</sup>. На «Планах типового проекта для станции Санкт-Петербург Петербурго-Варшавской железной дороги»<sup>6</sup>, относящихся к 1850-м гг., изображены здания, по внутренней планировке и декоративному решению фасадов очень схожие с этими домами (ил. 35-37). На плане 1870-х гг. они обозначены как «жилые дома для служащих» (ил. 13)<sup>7</sup>. Здания стали самыми ранними по времени постройки объектами на территории Варшавского вокзала. Фасады казарм были решены в кирпичном стиле с использованием мелкой кирпичной пластики. Жилые корпуса представляли собой редкий пример исторической застройки — прототип блокированного дома (блоки, обозначенные лестницами и объемами печных труб, разделены поперечными кирпичными стенами). Продольные фасады характерны для построек середины XIX века — поперечные стены не «читаются» на фасадах, здания представляли собой единые объемы, но функционально разделены на жилые блоки.

По мере строительства и удлинения Варшавской железной дороги рос поток пассажиров и грузов. Здание вокзала, построенное вчерне, уже не удовлетворяло новым требованиям. На первоначальном этапе строительство осуществлялось на средства казны, но государству оказались не под силу эти затраты. Возникла необходимость расширения и перестройки здания. Из-за начавшейся Крымской войны и недостатка государственных средств к одной из причин поражения России в войне стала неразвитость железнодорожного сообщения, Крымская война вынудила российское правительство пересмотреть свои взгляды на железнодорожное строительство.

В 1857 г. было создано Главное Общество российских железных дорог, в которое вошли банкиры Петербурга, Варшавы, Лондона, Амстердама и Парижа (Штиглиц, Френкель, братья Беринг, Готтингер, Гоппе и Мендельсон).

Высочайшим Указом, данным Правительствующему Сенату 26 января 1857 года, утверждаются «Положение об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог в России» и «Устав». Общество, которому была предоставлена концессия на сооружение сети железных дорог в России, обязывалось в продолжение десяти лет устроить сеть железных дорог — в том числе и от Санкт-Петербурга до Варшавы — с ветвью до прусской границы.

«В том же году был издан царский указ об учреждении этого Общества, под контроль которого должны были попасть четыре магистральные линии длиной в 4000 верст. В указе говорилось, что «сеть будет простираться от Петербурга до Варшавы и прусской границы, от Москвы до Нижнего Новгорода, от Москвы через Курск и низовье Днепра до Феодосии и от Курска или Орла через Динабург до Либавы»<sup>8</sup>. Главному обществу был передан участок железной дороги от Петербурга до Гатчины за 18 млн. рублей, в счет будущих доходов. Все линии предполагалось отстроить до 1867 г. При передаче Обществу Варшавской линии от него потребовали, чтобы расширились здания вокзалов, перестраивались мастерские, вагонные и локомотивные депо.

<sup>5</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 102. Д. 5624. Л. 5-8.

<sup>6</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 44. Д. 1579. Л. 1.

<sup>7</sup> РГИА. Ф. 530. Оп. 44. Д. 400.

<sup>8</sup> Богданов И. А. Вокзалы Петербурга. СПб., 2004. С. 133.

Главным Директором и распорядителем строительных работ был назначен французский инженер Ш. Э. Колильон (занимал этот пост с конца 1850-х до начала 1860-х). Проектированием пассажирских и станционных зданий, мостов и путепроводов занимался специально созданный инженерный отдел. «Архитектурный вестник» сообщал в 1860 году, что большую часть работ по постройке станции исполнил французский инженер Ю. Фляша под надзором инженера А. С. Мирецкого<sup>9</sup>.

Главным архитектором по постройке станционных зданий Петербурго-Варшавской железной дороги назначен академик, титулярный советник К. А. Скаржинский и архитекторы-помощники П. О. Сальманович, Куроедов, А. Р. Гешвенд, Н. П. Высоцкий. В связи с тем, что Главное Общество Российских железных дорог финансировалось в основном французскими банками, отсюда переносятся в Россию многие порядки и правила, в частности, организация и тарифное дело, заимствуются элементы форменной одежды служащих: эмблемы, кокарды и т.д.

В основу нового проекта постоянной станции и пассажирского вокзала в Петербурге был положен принцип западноевропейских железнодорожных сооружений, предусматривающий наличие в составе вокзала отстойного парка для пассажирских вагонов с поворотными кругами, каких еще не существовало в России.

Пассажирское здание представляло собой П-образный в плане, вытянутый павильон с двумя боковыми 2-х этажными корпусами, между которыми были проложены пути для прохода поездов. Фасад торцевой части, выходящий к Обводному каналу, был прорезан крупными арочными окнами, освещающими крытый дебаркадер, и завершен небольшой часовой башенкой с флагштоком, традиционной для вокзалов того времени. В центральном высоком оконном проеме поместили витраж, боковые окна декорировали русско-византийскими кокошниками, остальные – ренессансными архитравами и пилястрами.

По проекту архитектора П. О. Сальмановича была произведена реконструкция вестибюля и путевого дебаркадера. Металлический шатер со стеклянным заполнением был выполнен под руководством российских и иностранных инженеров: С. В. Кербедза, Ю. Фляши, А. С. Мирецкого. Каркас из волнистого железа со стеклянным заполнением, перекрывавший весь проем посадочных платформ, отвечал наиболее передовым тенденциям вокзальной архитектуры. Фактически вокзал имел два дебаркадера: для прибывающих и отправляющихся поездов, а также для отстойного парка вагонов. В парке с остекленной крышей могли находиться до 60 вагонов, поступавших в распоряжение начальника станции.

Транспортное назначение вокзала, его функциональные и конструктивные особенности были выражены в облике этого здания ярче и убедительнее, чем в предшествующей постройке. Входы были перенесены на боковые фасады: этим достигалось разделение пространства вокзала на «зону отправления» и «зону прибытия». Сформированы боковые рекреационные привокзальные площади со скверами. Таким образом, сложился отличный от других петербургских вокзалов тип — с боковыми площадями, принимающими поток прибывающих и отбывающих пассажиров.

Зона обслуживания пассажиров получила композиционное и градостроительное решение. С востока боковой фасад вокзала поддерживали служебные постройки (краснокирпичные и деревянные) различного назначения: медицинский пункт, дома служащих и т.п. С запада площадь прибытия была оформлена домом управления Варшавской железной дороги, где были служебные и жилые помещения. Проект предусматривал строительство паровозного депо и двух каменных домов для служащих Общества железных дорог.

Особенно необычно и эффектно выглядел фасад вокзала со стороны железнодорожных путей, где перед взором раскрывались новаторские конструкции из металла и стекла – обширные платформы-дебаркадеры с остекленным покрытием на легких железных стропилах. «На станции устраивалось значительное количество малых поворотных кругов диаметром 23 фута для производства маневра паровозов. В 1858 г. был разработан план путевого развития

<sup>9</sup> Архитектурный вестник. 1860. № 1. С. 56.

«вагонного двора», который в проектных чертежах имел название по-русски «Депо запасных вагонов», или «Remise des voitures et wagons» по-французски»<sup>10</sup>.

Подвижной состав и локомотивы для Варшавской железной дороги были поставлены лучшими заводами Европы — Кайль, Шарп—Стюарт, Боргиз, Стефенсон и др.

В 1858 году здесь провели газовое освещение. В 1859 году от Обводного канала был прорыт подковообразный бассейн для перевалки грузов с железной дороги на баржи. Все работы по сооружению главного пассажирского здания были окончательно завершены до октября 1861 г.

Во второй половине 1850-х гг. комплекс построек станции Петербурго-Варшавской железной дороги был расширен. Главный архитектор Общества железных дорог П.О. Сальмонович (Сальманович) представил в 1858 году проект, который предусматривал помимо возведения нового пассажирского дома (вокзала) строительство паровозного здания (депо) на 14 паровозов и двух каменных жилых домов для служащих общества зданий на станции Петербург Варшавской ж.д. «для размещения на жительство чинов подвижного состава»<sup>11</sup>.

«Сальмонович за работы по сооружению петербургской станции в 1861 году первым был возведен во вновь утвержденное звание «инженер-архитектор»<sup>12</sup>. В 1854—1856 гг. был составлен проект большого поворотного круга<sup>13</sup>. В южном торце отводной ж/д ветки с северной стороны Малой Митрофаниевской дороги был сформирован тупик со служебными корпусами. К югу от вокзала — с восточной стороны от железнодорожной ветки — находился «временный ваксаль». В 1860 г. пожар уничтожил ряд производственных построек, в том числе круглое паровозное депо, которое было отстроено несколько южнее прежнего»<sup>14</sup>.

15 декабря 1862 года состоялось открытие движения по всей западной магистрали. Отдельная ветка, проложенная до прусской границы, соединила Петербург со столицами многих европейских государств — Берлином, Веной, Брюсселем, Парижем. Петербурге-Варшавская железная дорога открывалась участками: Гатчина—Луга — в декабре 1857 года, Луга—Псков — в феврале 1859 года, Псков—Остров и Остров—Динабург — соответственно, в январе и ноябре 1860 года, Ковно—Вербжолово — в апреле 1861 года и, наконец, Динабург—Ковно и Ландаварово—Варшава — в марте и декабре 1862 года. 27 декабря 1862 г. — день начала движения по линии Санкт-Петербург—Варшава<sup>15</sup>.

К началу открытия движения по всей линии в инвентаре дороги числились 101 пассажирский и 103 товарных паровоза: серий «А» — пассажирские, «Б» — товарно-пассажирские, «Г» — товарные, построенные на заводах Кайля в Париже, Шнейдера в Крезе, Шарпа Стюарта в Манчестере, Кулье в Бельгии, Борзига в Берлине, Австрийского общества железных дорог. В 1862—1869 годах Александровский завод построил 13 паровозов, в 1870 году на дорогу поступили еще два, построенные Санкт—Петербуржскими мастерскими, затем 19 пассажирских паровозов системы компаунд Коломенского завода (серии «К») и быстроходные паровозы системы тандем компаунд Путиловского завода (серии «П»).

Вагонный подвижной состав в основном был представлен продукцией заграничного рынка: изделиями заводов Пфлюга и Лауэнштейна, Пауэльса, Гюльо, Жанена и др. До 1888 года классные вагоны освещались стеариновыми свечами, установленными либо в настенных фонарях, либо в потолочных плафонах. Отопление вагонов в первые годы производилось посредством кирпичных грелок, затем устанавливаются особого типа изразцовые сухие печи, которые вскоре заменяются на железные и чугунные. Параллельно исследовались другие способы, И с 1884 года на дороге стало вводиться водяное отопление. В первые годы работы

<sup>10</sup> Ильин Ю. Л. Указ. соч. С. 53.

<sup>11</sup> РГИА. Ф. 354. Оп. 1. Д.153 (1854-1856).

<sup>12</sup> Богданов И. А. Указ. соч. С. 137.

<sup>13</sup> РГИА Ф.219 Оп..1 Кн.3. Д5028; Ф.354. Оп.1. Д.303 (1854- 1856).

<sup>14</sup> ООО «Вега». Историю-культурная экспертиза. 2006 г.

<sup>15</sup> Мельникова Е., Башрашевич М. К 200-летию Ведомства путей сообщения Дорога на запад // Октябрьская магистраль № 4 от 14.01.1998 г.

Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги регулирование движения поездов осуществлялось посредством телеграфной связи. Первая линия начала работать на участке Петербург—Гатчина, оборудована была берлинской фирмой Сименс и Гальске, а для передачи сигналов использовались аппараты Морзе. С увеличением числа поездов стала применяться жезловая и блокировочная системы сигнализации.

Планировочная и функциональная структура рассматриваемой части города значительно изменилась с прокладкой Варшавской и Петергофской железных дорог. Два комплекса вокзалов расположились на южном берегу Обводного канала, при них были сформированы обслуживающие пассажиров площади. Между вокзалами около набережной Обводного канала были проложены железнодорожные ветки и выстроено несколько ремонтных корпусов.

Наличие водной транспортной магистрали и появившаяся возможность устраивать железнодорожные вводы вызвало в этом районе немедленный взлет роста промышленных предприятий. Что, в свою очередь, определило формирование зоны промышленных и коммунально-складских объектов на прилегающей к Обводному каналу территории: построены Газовый завод, Главный газовый завод Общества столичного освещения, первые корпуса Российско-американской мануфактуры и Англо-Российской резиновой мануфактуры «Макинтош» — впоследствии «Треугольник», которые в дальнейшем заняли обширную территорию. Напротив Варшавского вокзала был возведен металлический Варшавский мост через Обводный канал, к западу — мост Штиглица (в 1957 г. построен Балтийский мост, арх. П. А. Аршев, инж. А. А. Куликов).

Развитие территории с западной стороны от основной железнодорожной ветки проходило на втором этапе строительства железной дороги в 1858—1860-е гг., одновременно с перестройкой вокзала по проекту архитектора П. О. Сальмоновича. Оно началось со строительства паровозного здания на 14 вагонов. На заключительном этапе строительства паровозное здание сгорело. Существующее паровозное здание с мастерскими построено к 1860 г. несколько южнее первоначального. В 1859 г. закончили отделку подковообразного бассейна, соединенного с Обводным каналом, что позволило перемещать грузы с железной дороги на баржи. Бассейн был засыпан в начале XX в.

В 1858—1860-е гг. сложилась Г-образная Малая Варшавская дорога, с запада от ж/д ветки — Большая Варшавская дорога, обходящая Паровозное здание с мастерскими, расположенное несколько южнее оси Малой Варшавской дороги (ее южной части). В это время значительно расширилась путевая система, проложены новые ветки. Появляется здание на месте современной малярной мастерской и корпус к западу от нее (встроен в современное здание), 2 жилых корпуса с западной стороны современной вокзальной площади. Территория к востоку от Малой Варшавской дороги все еще не относится к железнодорожной станции.

Комплекс построек станции Варшавской дороги строился одновременно с вокзалом. К 1858 г. к западу от вокзала размещались 5 небольших служебных корпусов, к югу — с восточной стороны от ж/д ветки находился «временный ваксаль», почти напротив которого с западной стороны путей — круглое здание с Т-образной пристройкой — «мастерские» (почти по оси южной части трассы будущей Малой Варшавской дороги). Между вокзалами около набережной Обводного канала были проложены ж/д ветки и выстроены несколько корпусов.

В 1870-х гг. начался новый период формирования вокзального комплекса. К началу 1872 г. была упразднена сухопутная таможня, занимавшая помещения вокзала на западной стороне (прибытия), в них разместился медицинский кабинет. В 1873 г. сооружена пристройка теплого тамбура взамен Императорского подъезда.

В это время осуществлено строительство целого ряда новых мастерских и вагонных депо, а также зданий, заменивших сгоревшие во время пожара 1860 г. Руководил строительством на этом этапе инженер—архитектор Франциск Иванович Шустер (1832—1908), служивший в Главном обществе Российских железных дорог<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Архитекторы-строители Санкт-Петербурга середины XIX-начала XX века. СПб., 1996. С. 343.

В этот период вокзальный комплекс Варшавской железной дороги значительно расширился, включив в себя товарные пакгаузы, «вагонный двор», здание мастерских, сарай для императорских поездов. Строительство пассажирских зданий и сопутствующих мастерских было совершенно новым для России делом. Все решения (архитектурные, конструктивные, функциональные) принимались в процессе работ. Постепенно были выработаны определенные нормы и правила проектирования и строительства вокзалов.

Кроме пассажирских зданий строились на станциях и производственные: локомотивное депо, вагонные сараи, пакгаузы, сараи для дров, водоподъемные башни и другие сооружения. Формировалась специфическая среда вокзальных комплексов, в которых функционально и композиционно взаимосвязаны пассажирские здания и сопутствующие сооружения.

Однако сложившаяся система уже не удовлетворяла возросшим требованиям технического прогресса на железнодорожном транспорте, который развивался в последнюю четверть XIX века по нескольким направлениям.

Важнейшим из них было увеличение мощности локомотивов и грузоподъемности вагонов. Новые технические характеристики сразу же дали о себе знать при эксплуатации вокзальных устройств. Назревала новая коренная реконструкция станции, о чем свидетельствуют документы Управления Петербурго-Варшавской железной дороги<sup>17</sup>. В условиях действующего вокзала, который ежедневно обслуживал от 10 тысяч пассажиров, намеченная реконструкция охватила длительный отрезок времени.

В этот период построены вагонные мастерские (подпись под чертежом Л. Змиградский) (Музей Октябрьской ж. д. КП 5258 Д.2064. 1872 г.) и жилой деревянный дом для служащих (1870-е гг.)<sup>18</sup>.

В 1880-1890-е годы происходило активное расширение территории и комплекса построек станции Варшавской железной дороги. Значительно увеличивается количество путей и зданий. В 1880—1882 годах были построены новые городские скотобойни к югу от Скотопригонного двора.

В 1870—1880-х годах к Скотопригонному двору была проложена ветка железной дороги, вдоль которой построена платформа для разгрузки гуртов крупного рогатого скота. Территория между Скотопригонным двором и железно-дорожной веткой в 1888 г. была использована для постройки сенного двора.

К 1880-м гг. появляются постройки и прокладываются ветки с восточной стороны варшавской дороги (полоса до городских скотобоев, расположенных по Забалканскому пр., южнее скотопригонного двора), в результате чего северная часть Малой Варшавской улицы упраздняется. На планах 1870-х гг. нанесены три вытянутых с севера на юг каменных пакгауза — нынешние северо-западный, юго-западный и северо-восточный. В описях фондов РГИА имеется дело о строительстве пакгаузов, датированное 1872 г.<sup>19</sup> На плане 1904 г. конфигурация пакгаузов сохраняется. К 1908 г. у северо-западного пакгауза появляется пристройка с южной стороны. В месте примыкания корпусов имеется брандмауэр.

В 1880—1882 гг. деревянные жилые дома для служащих заменяются на каменные постройки<sup>20</sup>.

Товарная зона формировалась на территории вокзала начиная с первого этапа строительства, когда в глубине участка была отстроена товарная станция, вплоть до 1910-х гг. Первоначально существовали крытые платформы, деревянные пакгаузы — каркасные, обшитые снаружи деревом. Каменные пакгаузы появились в конце 1870-х гг., когда они стали проектироваться Главным обществом Российских железных дорог как для Николаевской, так и для других дорог. Пакгаузы сооружены в 1870-е—1900-е гг. под руководством архитектора Ф. И. Шустера. Отрабатывались типовые схемы складских транспортных сооружений.

<sup>17</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1429. Оп. 1. Д. 1343.

<sup>18</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 44. Д. 400.

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 131.

<sup>20</sup> РГИА. Ф. 262. Оп. 1. Кн. 2. Д. 4640 (1880-1882).

На плане 1870-х годов изображены уже существующие на тот момент три товарных пакгауза — восточный, и два пакгауза, составивших в дальнейшем нынешний северо-западный<sup>21</sup>. На плане 1908 г. видно, что южный из двух указанных пакгаузов достроен с северной стороны, примыкает к северному. На том же плане изображен новый товарный пакгауз — южный. В экспликации к плану пакгаузы территории Варшавского вокзала дифференцированы: для прибывающих товаров и для отправления товаров (пакгаузы, о которых идет речь, относились к первому типу)<sup>22</sup>.

В силу специфики архивных чертежей постройки данного назначения в основном визировались руководством дороги. На этапе, наиболее важном для Застройки территории (конец 1870-х — 1890-е гг.), ряд чертежей подписан следующими лицами:

- Архитектор Главного общества Российских железных дорог — инженер архитектор Франциск Иванович Шустер (1832—1908). Подпись под вагонными мастерскими, Сараем для императорских поездов, под проектами, аналогичными пакгаузам.

- Начальник 1-й дистанции — инженер Ф. С. Ясинский (1856—1899). Служил в Главном обществе Российских железных дорог, работал на Варшавской ж.д. с 1888 г.<sup>23</sup>

Застраивается территория к западу от вокзала до Б. Митрофаниевской дороги: появляются постройки вдоль южной стороны диагональной ветки, ведущей к Петергофской линии. Появляется треугольный пруд между веткой и Митрофаниевском кладбищем. В 1890-е-1900-е гг. формируется Альбуминная ул. (на месте южной части Малой Варшавской дороги). Территория ж/дороги развивается на юг (пруд исчезает). Теперь она ограничена Б. Митрофаниевской дорогой с запада, с юга — треугольником кладбища и М. Митрофаньевской дорогой, которая делает зигзаг вдоль путей (выступ с путепроводом). С востока территория ограничена линией восточной ветки с платформой для выгрузки скота, идущей вдоль сеного двора, скотобоен и далее диагонали к М.Митрофаниевской дороге вдоль Новой Конной площади и станции конной железной дороги (расположенной на углу М. Митрофаньевской дороги и Забалканского пр. (позднее Московский трампарк).

На рубеже 1890-х—1900-х гг. на территории Варшавского вокзала была сооружена многоярусная восьмигранная водонапорная башня, обозначенная на плане 1908 г. как «вновь построенная», с фасадами, решенными в кирпичном стиле с использованием мелкой кирпичной пластики в отделке, что характерно для промышленных сооружений второй половины XIX в.

В 1890-е гг. появляется участок церкви к востоку от вокзала. В 1894 г. на пустующем участке набережной была построена деревянная часовня и церковь Воскресения Христова.

В силу Высочайше утвержденного 14 ноября 1893 года положения, с 1 января 1894 года Санкт-Петербурго—Варшавская железная дорога перешла в ведение казенного Управления (МПС). Именно с этой поры на вокзале проводятся новые масштабные строительные работы, в частности перепланируются помещения внутри пассажирского здания. В 1888 году инженер Феликс Ясинский разработал проект металлического навеса над пассажирской платформой. К концу 1890-х гг. крытый загонный двор полностью утратил свое назначение, и в 1899—1901 гг. его реконструировали. Под дебаркадером вагонного двора осталось три пути, возведены две платформы, продолжающие платформы прибытия и отправления поездов.

Вагонные мастерские Варшавской железной дороги приобретают самостоятельное значение в структуре станции Варшавского вокзала. В связи с этим возникает потребность в строительстве для них дополнительных зданий. На городских планах 1881—1884 гг. появляются 2 небольших прямоугольных строения (на плане 1877 г. их еще нет), между 1911 и 1913 гг. объединенные в один корпус.

Прием и отправление императорских поездов происходили на Варшавском вокзале на первом главном пути у общей пассажирской платформы, на которую можно было попасть из Императорских комнат. После крушения императорского поезда в 1888 году была создана специальная комиссия «для избрания наиболее пригодного типа новых императорских вагонов

<sup>21</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 44. Д. 400.

<sup>22</sup> Там же.

<sup>23</sup> Житков С. М. Биография инженеров путей сообщения. Вып. 3. СПб., 1902. С. 91-94.

и определения размеров систем оных»<sup>24</sup>. Новые поезда решено было строить на Александровском заводе. Для подхода Императорских поездов к Александровскому дворцу в Царском Селе разрабатывались проекты строительства около него специальной станции с подъездным путем от Варшавского вокзала. В 1890-х гг. на Петербургской станции была организована база для ремонта и хранения Императорских поездов. Для размещения новых вагонов Императорских поездов на Варшавском вокзале было построено в 1897-1898 гг. новое здание, обозначенное на плане «сарай для трех императорских поездов». Оно сооружено в глубине в западной части территории, тогда как старое здание для Императорских поездов находилось непосредственно около западной площади прибытия<sup>25</sup>.

В «Описании вокзала С.Петербургской станции Варшавской железной дороги» 1896 года говорится: «Со стороны прибывающих поездов справа имеется забор, за которым находится палисадник, сторожевая будка и здание Варшавской железной дороги с управлением начальника дороги, бухгалтерией, центральной кассой, юрисконсульством, контролем сборов и квартирами служебных лиц. В том же здании, в подвальном помещении имеется лавка Общества потребителей Варшавской железной дороги. Далее имеются постройки мастерских той же дороги, находящиеся под наблюдением жандармского управления. С левой стороны начинается с Обводного канала решетчатый забор, а за ним цветочный сад»<sup>26</sup>. Здесь же указано на необходимость улучшения освещения: «Освещение на вокзальных площадях по прибытию и отправлению пассажирских поездов, равно у подъездов электрическое, которое на стороне прибытия пока недостаточно, ввиду отдаленности освещает место разъезда с вокзальной площади и Обводного канала, где в темноте ночи, ввиду бойкого движения, езда небезопасна»<sup>27</sup>. В связи с назревшей необходимостью лучшего освещения западной площади, а также для освещения разросшегося вокзального комплекса (в том числе нового депо для Императорских поездов и реконструированных Императорских помещений главного здания) в 1897 году разрабатывается проект электростанции, расположенной вдоль южной границы площади прибытия.

«До 1896—1899 гг. в Петербурге существовали малые электростанции, разбросанные по Центральной части: на Мойке, Фонтанке, у Казанского собора, в Воспитательном доме, у цирка»<sup>28</sup>. Таким образом, электростанция Варшавского вокзала относится к числу первых русских электростанций. Проект составлен Службой путей и зданий Варшавской железной дороги. Здание согласно проекту одноэтажное, прямоугольное в плане, разделено на две части — в одной (западной) размещены большие зальные помещения — котельное и машинное отделения. В восточной части расположены более мелкие помещения, в том числе контора, комната дежурного и сторожа, имевшие непосредственный выход на платформу. В состав проекта входят планы и разрезы здания, расчет стропил. План фундаментов подписан гражданским инженером К. В. Лядовым. Здание кирпичное неоштукатуренное, с двухскатной кровлей, продольной несущей стеной. Металлические клепаные серповидные фермы перекрывают пространства машинного и котельного отделений<sup>29</sup>. Автор архитектурно-строительной части здания электростанции — гражданский инженер Константин Владимирович Лядов окончил ИГИ в 1891 г.<sup>30</sup>

В составе проекта приложена выборка из плана. На чертеже отмечено озеленение западной площади. Зеленая зона непосредственно примыкает к западному фасаду главного пассажирского здания, охватывая также и восточный фасад. Таким образом, со стороны набережной западная площадь была максимально озеленена. Проезд между зелеными участками вел на замощенную площадку, где находился сквер перед зданием управления.

<sup>24</sup> Януш Б. В. Железнодорожный транспорт. 2008. № 8. С. 68-73.

<sup>25</sup> РГИА. Ф. 258. Оп. 4. Д. 372. О постройке сараев для вагонов Императорского поезда.

<sup>26</sup> ЦГИА СПб. Ф. 569. Оп. 17. Д. 513. Л. 13.

<sup>27</sup> Там же. Л. 14.

<sup>28</sup> Каменецкий М. О. Первые русские электростанции. М. – Л., 1951. С. 120.

<sup>29</sup> Проект постройки электрической станции на станции Петербург Петербургско-Варшавской Железной дороги. Ф. 350, оп. 44, д. 971.

<sup>30</sup> ЦГИА СПб. Ф. 184. Оп. 3. Д. 2174. Дело ИГИ об учащемся Константине Лядове.

Планы участка к проектам этого периода подписаны начальником построек инженером И. В. Шимкевичем и начальником ремонта пути А. А. Лукиным<sup>31</sup>. Оснащение произведено электротехнической фирмой Сименс—Гальске<sup>32</sup>.

В 1890-е гг. появляется участок церкви к востоку от вокзала. В 1894 г. на пустующем участке набережной была построена деревянная часовня и церковь Воскресения Христова.

С 1 января 1907 года Санкт-Петербурго-Варшавская железная дорога (вместе с Балтийской и Псково—Рижской) вошла в состав Северо-Западных железных дорог. В 1910-е гг. появляется много новых железнодорожных зданий, в частности, корпус вдоль южного участка диагональных путей.

Западный пакгауз объединяется в одно здание, продлевается к югу. За ним с южной стороны строится еще один корпус. Судя по изменившемуся (по сравнению с планом 1904 г.) пятну застройки среднего пакгауза и его архитектуре, аналогичной с южным корпусом, можно предположить, что это здание было построено в период с 1906 по 1913 г. Активное расширение путевого хозяйства в кон. XIX — нач. XX вв., обусловило строительство многочисленных цехов для Ремонтных мастерских Варшавской железной дороги Министерства путей сообщения.

Сооружение дороги оказало огромное влияние на экономическое развитие района, обслуживаемого дорогой. Так, если пассажирские перевозки в 1862 году составили 692 тысячи человек, то к 1912-му — уже 8,4 миллиона, то есть выросли в 12 раз. Объем грузовых перевозок в начальном периоде составлял свыше 18 млн. пудов, к 1912 году вырос почти в 20 раз. Перевозимые грузы в основном делились на три категории: сырье — лесные строительные материалы, дрова, каменный уголь, зерно, картофель, соль каменная, сельдь, нефть сырая, хлопок; полуфабрикаты — мука, крупа, железо, сталь, чугун, асбест, цемент, известь, лен, пенька и пакля; изделия — мануфактура, машины, керосин, земледельческие орудия, пиво и мед, вино и спирт, чай, сахар, железные и чугунные изделия<sup>33</sup>.

На Варшавском вокзале, откуда путь вел не только в европейские столицы, но и в загородные резиденции, происходили исторические события, он присутствует в описаниях художественных произведений, в частности, в романе Ф. М. Достоевского, часто бывавшего здесь. С Варшавским вокзалом связаны такие исторические события, как убийство министра внутренних дел В. К. Плеве в 1904 г.; проводы в последний путь И. С. Тургенева в 1883 г.; Всероссийская политическая стачка 1905 г.; отъезд и проводы П. Ф. Лесгафта; героический период в годы Великой Отечественной войны (в том числе, постройка бронепоезда «Народный мститель»).

В феврале 1918-го от его платформы отошел экстренный поезд М 401 в составе паровоза и одного вагона, повез курьера Ленина Г. Чичерина для подписания Брестского мира. В 1918 г. вокзал утратил статус столичного вокзала, обеспечивающего международное сообщение России с Европой в связи с переносом столицы в Москву. Начиная с 1930-х гг., на генеральных планах Ленинграда стали разрабатываться проекты пробивки Измайловского проспекта и разборки путей, проходивших по Варшавской улице. С 1916 по 1924 годы Ремонтные мастерские, включавшие целый комплекс зданий расположенных к юго-западу от вокзала (в том числе Механический цех), стали называться Петроградские Главные мастерские Северо-Западной железной дороги. С 1924 — Ленинградские Главные Мастерские Северо-Западной ж.д., с 1928 — Паровозоремонтный завод Северо-Западной ж.д.

С 1930 г. завод стал предприятием подъемно—транспортного оборудования, окончательно отделился от Управления Северо-Западной ж.д. и перешел под начало «Треста ТРЕМАСС». С 1931 г. его передали Народному Комиссариату тяжелого машиностроения. В 1937 г. заводу «Подъемтрансмаш» присвоили имя С. М. Кирова.

<sup>31</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1479. Оп. 1. Д. 2292. Л. 3.

<sup>32</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1479. Оп. 1. Д. 2286.

<sup>33</sup> Мельникова Е., Балтрашевич М. К 200-летию Ведомства путей сообщения. Дорога на запад. Октябрьская магистраль. № 4 от 14.01.1998.

В 1930 г. в реконструированных железнодорожных мастерских к юго-западу от Варшавского вокзала разместилось Ленинградское объединение подъемно-транспортного оборудования им. С. М. Кирова. В середине XX века от вокзала продолжали отходить поезда юго-западного направления. В этот период несколько изменился облик вокзала. На месте часовни, поставленной перед входом в начале XX века, в 1949 г. установлен памятник В. И. Ленину (скульптор Н. В. Томский, арх. Б. В. Муравьев). В 1960-х гг. покрытие в южной части вокзала было демонтировано, остался лишь дебаркадер бывшего крытого отстойного парка. Все пути между сторонами прибытия и отправления были сняты, вместо них построены железобетонные платформы, северный участок путей асфальтирован.

Начиная с 1980-х гг. начинают прорабатываться различные варианты использования здания. В 1987 г. вышел приказ министра путей сообщения о размещении экспозиции натурального подвижного состава под дебаркадером Варшавского вокзала. Однако проект не был реализован. В 2001 г. руководство Октябрьской железной дороги приняло решение о размещении экспозиции на открытых платформах, что и было осуществлено летом того же года. Центральная часть бывшей территории станции занята музеем Октябрьской Железной дороги с богатой открытой экспозицией подвижного состава, разместившейся на путях. В ноябре 2001 г. прекратили прием-отправление пассажирских поездов, вокзал перестал функционировать. Часть территории заняли службы железной дороги, другая часть перешла в пользование к различным организациям и предприятиям (в том числе АО «Подъемтрансаш»).

Что касается близлежащей городской территории, то она в основном сформировалась, как транспортно-промышленно-складская зона. В 1955 г. вплотную к Балтийскому вокзалу построили здание метро «Балтийская». Обводный канал к 1920-м гг. постепенно пришел в упадок, и в 1930-х гг. были начаты работы по его очистке и реконструкции берегов, прерванные войной и завершенные в основном в 1960-х гг.

Учитывая ее важное градостроительное значение (центр города, транспортные узлы, магистральные трассы), она является зоной, требующей проведения градостроительных и реконструктивных мероприятий, реновации территории (с учетом сохранения и регенерации сохранившихся ценных исторических элементов и объектов культурного наследия).

Здание самого вокзала в настоящее время используется под коммерческие цели, подъездные железнодорожные пути в пространстве бывшего дебаркадера (перекрытые демонтированы в 1960-х гг.) и близлежащие к зданию заасфальтированы.

Планировка комплекса сооружений, обслуживавших вокзал, подчинена трассам железнодорожных путей. Ряд строений, находящихся в северной и центральной частях территории, размещаются в соответствии с планировочной осью комплекса, сформированной зданием вокзала и головным отрезком путей на севере и продолженной криволинейной трассой железной дороги на юге.

Уже в последние годы казармы оказались заброшены, а к 2018 г. здания оказались в непосредственной близости от строящегося компанией «ЛенСпецСМУ» жилого квартала «Галактика». Проезд к ним был возможен только через территорию, контролируемую «ЛенСпецСМУ». Были заметны попытки разборки неизвестными лицами на кирпич отдельных кирпичных секций одного из жилых зданий. 14-15 июля 2018 года большая часть наземных конструкций объекта была разрушена. Сохранились фундаменты, подвальные части, низ капитальных стен первого этажа, заваленные строительным мусором.

Несмотря на то, что еще в 2013 году аттестованным экспертом М. С. Штиглиц была проведена государственная историко-культурная экспертиза, которая обосновала необходимость включения исследуемых зданий в Реестр объектов культурного наследия РФ в составе комплекса построек Варшавского вокзала, включение их в Реестр затянулось и здания, находившиеся в удовлетворительной сохранности, нуждаются теперь в реставрации и восстановлении. Их ценность была подтверждена вступившим в силу судебным решением Куйбышевского районного суда от 27 марта 2018 г. по делу №2а-41/18. В декабре 2018 года КГИОП издал распоряжение № 560-р от 29.12.2018, по которому здания казарм стали выявленным объектом культурного наследия.

Объект представлял собой два идентичных протяженных здания, ориентированных по направлению север-юг (западный и восточный корпуса).

История первоначальной застройки участка неизвестна. На плане территории станции Санкт-Петербург Петербурго-Варшавской железной дороги 1854 г. впервые появляются два очень характерных, идентичных по габаритам каменных здания, протяженных с юга на север, и выходящих фасадами на дорогу на кладбище св. Митрофания (ныне Малая Митрофаньевская ул.). На «Планах типового проекта для станции Санкт-Петербург Петербурго-Варшавской железной дороги», относящихся к 1850-м гг., изображены здания, по внутренней планировке и декоративному решению фасадов очень схожие с этими домами. Таким образом исследуемые каменные здания были построены уже к 1854 году<sup>34</sup>.

Здания были двухэтажные, выполненные из красного полнотелого обожженного кирпича на известково-цементном растворе; неоштукатуренные. Крыши – двускатные, торцевые стены – с треугольными фронтонами; в тимпанах – полуциркульные окна. Цоколи были предположительно известняковой плиты.

Своими торцевыми южными фасадами здания были обращены к Митрофаньевской улице, с отступом от красной линии. Северные и южные торцевые фасады обоих корпусов были симметричные, в 3 световые оси, центральная часть была подчеркнута треугольным фронтоном с полуциркульным окном.

Продольные стены были в 44 оси, 1 и 2 этажи были отделены поребриком. Оконные проемы были прямоугольной конфигурации с лучковым завершением, с кирпичными клинчатыми перемычками, оформленными в виде архивольты. Оконные проемы были украшены наличниками простого профиля, с подоконной тягой «с ушками», венчающий карниз оформлен поясом поребрика.

В интерьере особый интерес представляли двухмаршевые лестницы – по плоским сводам со ступенями лещадной плиты; потолки помещений, оформленные филенками с небольшой падугой; внутренние дверные проемы, созданные при строительстве здания; прямоугольные с лучковым завершением ниши во внутренних капитальных стенах; круглые, обшитые железом печи.

Жилые корпуса представляли собой редкий пример исторической застройки – прототип блокированного дома (блоки, обозначенные лестницами и объемами печных труб, разделены поперечными кирпичными стенами). Продольные фасады характерны для построек середины XIX века – поперечные стены не «читаются» на фасадах, здания представляли собой единые объемы, но функционально разделены на жилые блоки.

Уникальность сооружениям придаёт дата постройки – это были одни из наиболее ранних сооружений комплекса Варшавского вокзала, которые до момента сноса сохранялись без существенных перестроек и одни из ранних сооружений первых двух десятилетий железнодорожного строительства в России.

***Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для нее специальной, технической и справочной литературы***

1. РГИА. Ф.219, оп.1, кн.3, д. 5028;
2. РГИА. Ф.258, оп.4, д.131, 372;
3. РГИА. Ф.262, оп.1, кн.2, д. 4640;
4. РГИА. Ф.350, оп.44, д. 400, 971.
5. РГИА. Ф.354, оп.1, д,5, 153
6. ЦГИА СПб. Ф.184, оп.3, д.2174;
7. ЦГИА СПб. Ф.569, оп.17, д.513;

<sup>34</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 102. Д. 5624. Л. 5-8.

8. ЦГИА СПб. Ф. 1429, оп.1, д. 1343;
9. ЦГИА СПб. Ф. 1479, оп.1, д. 2286-2287, 2292.
10. «Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы выявленных объектов культурного наследия: «Служебное здание», «Жилой дом (деревянный двухэтажный)», «Водонапорная башня» и объектов, обладающих признаками объектов культурного наследия: «Дом для служащих», «Две казармы для служащих», входящих в Комплекс построек Варшавского вокзала, с целью обоснования включения объектов в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации» от 12 июля 2013 г., подписанный аттестованным экспертом Штиглиц М. С.
11. Архитекторы -строители Санкт-Петербурга середины XIX — начала XX
12. века. СПб., 1996.
13. Архитектурный вестник. 1860. № 1.
14. Богданов И. А. Вокзалы Петербурга. СПб., 2004.
15. Житков С. М. Биографии инженеров путей сообщения. Вып.3. СПб., 1902.
16. Ильин Ю. Л. Основные этапы истории Варшавского вокзала // Петербург — центр промышленности и инженерного искусства. Материалы научной конференции. СПб., 2003.
17. Каменецкий М. О. Первые русские электростанции. М.-Л., 1951.
18. Мельникова Е., Балтрашевич М. К 200-летию Ведомства путей сообщения. Дорога на запад // Октябрьская магистраль. 1998. 14.01 (№ 4).
19. Пунин А. Л. Архитектура Петербурга середины 19 века. Л., 1990.
20. Януш Б. В. Железнодорожный транспорт. 2008. № 8.

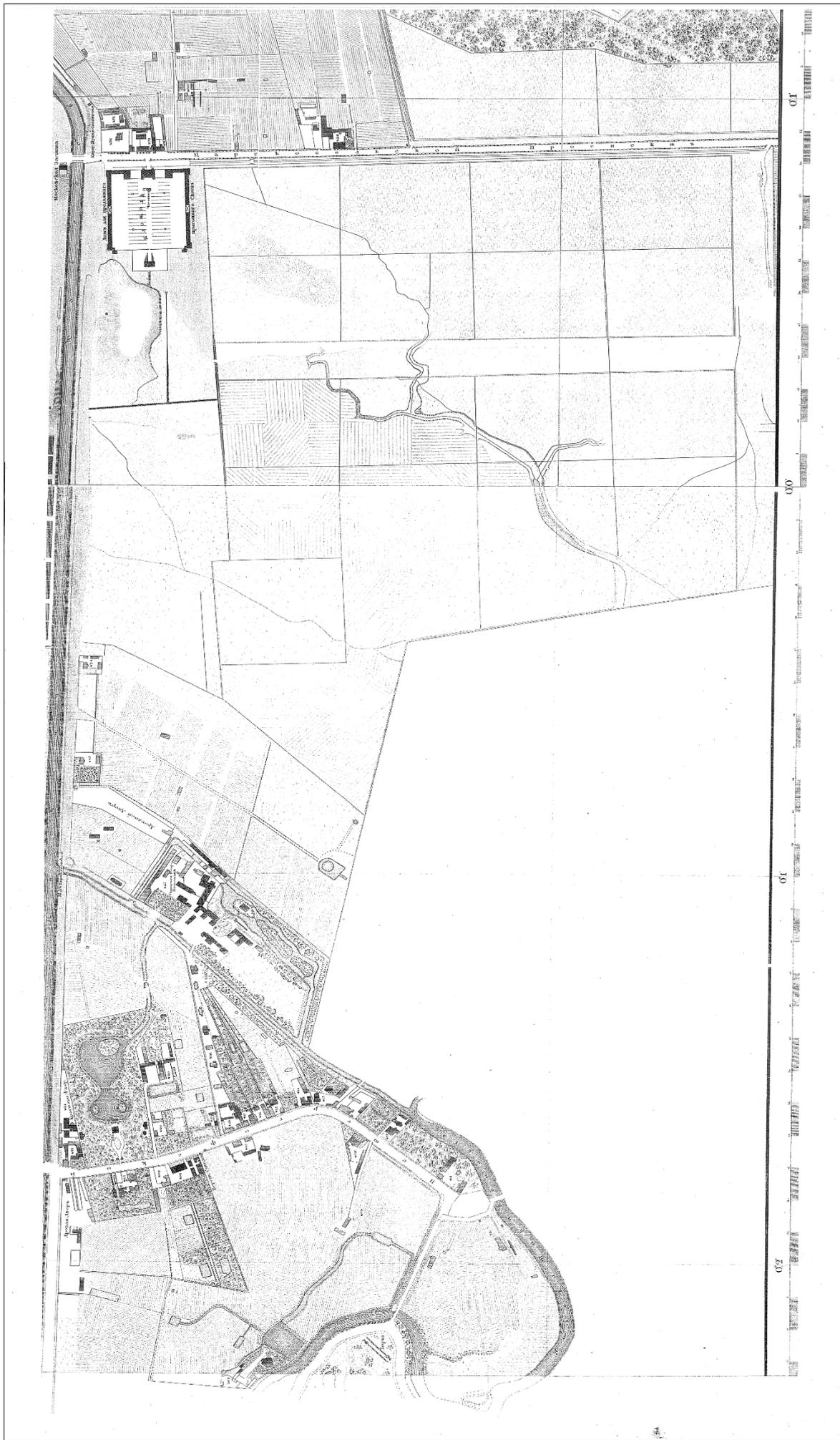
# Историческая иконография



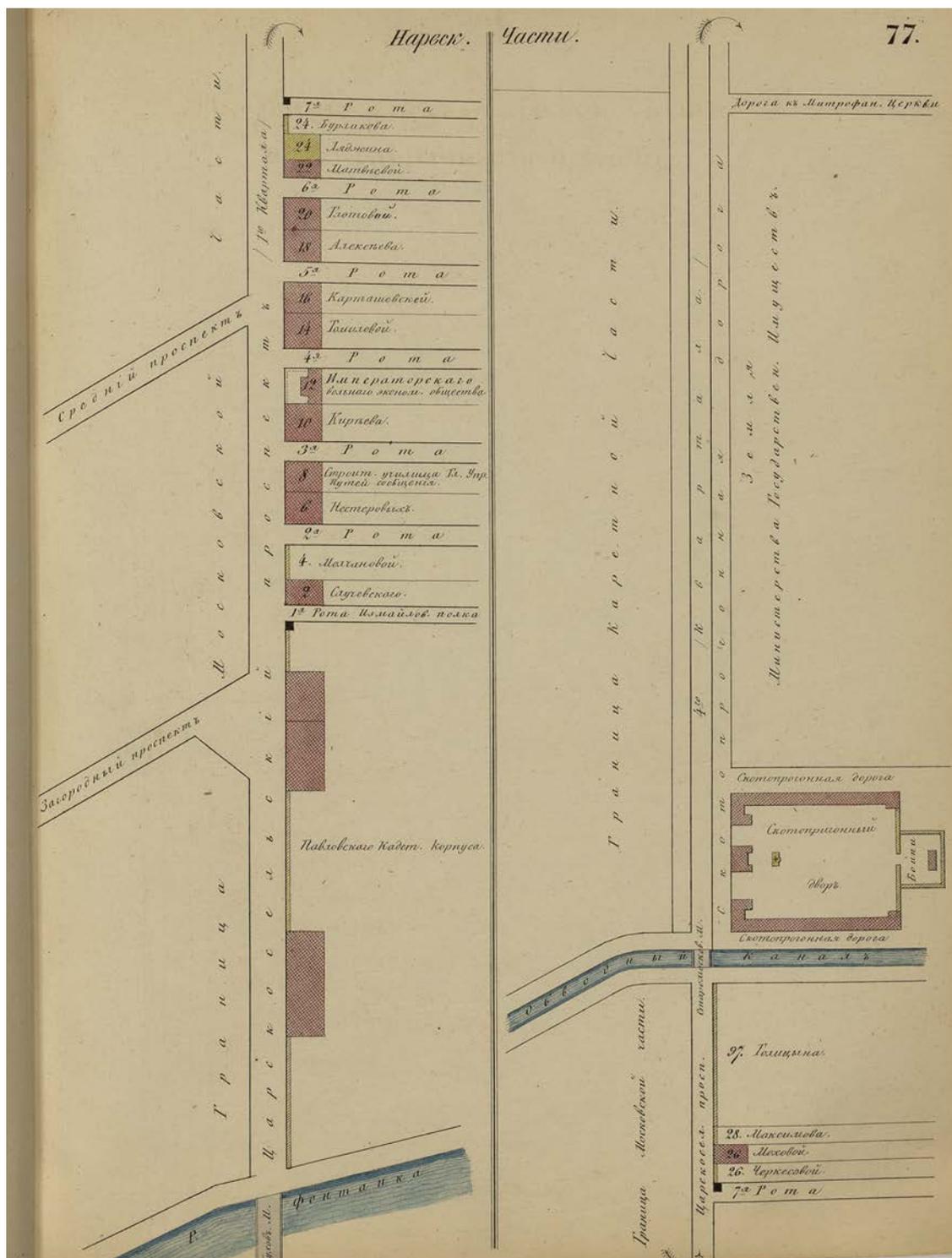
1. «План столичного города Санктпетербурга», 1792 г. Фрагмент.  
(РНБ. К 1-П6 4/14).



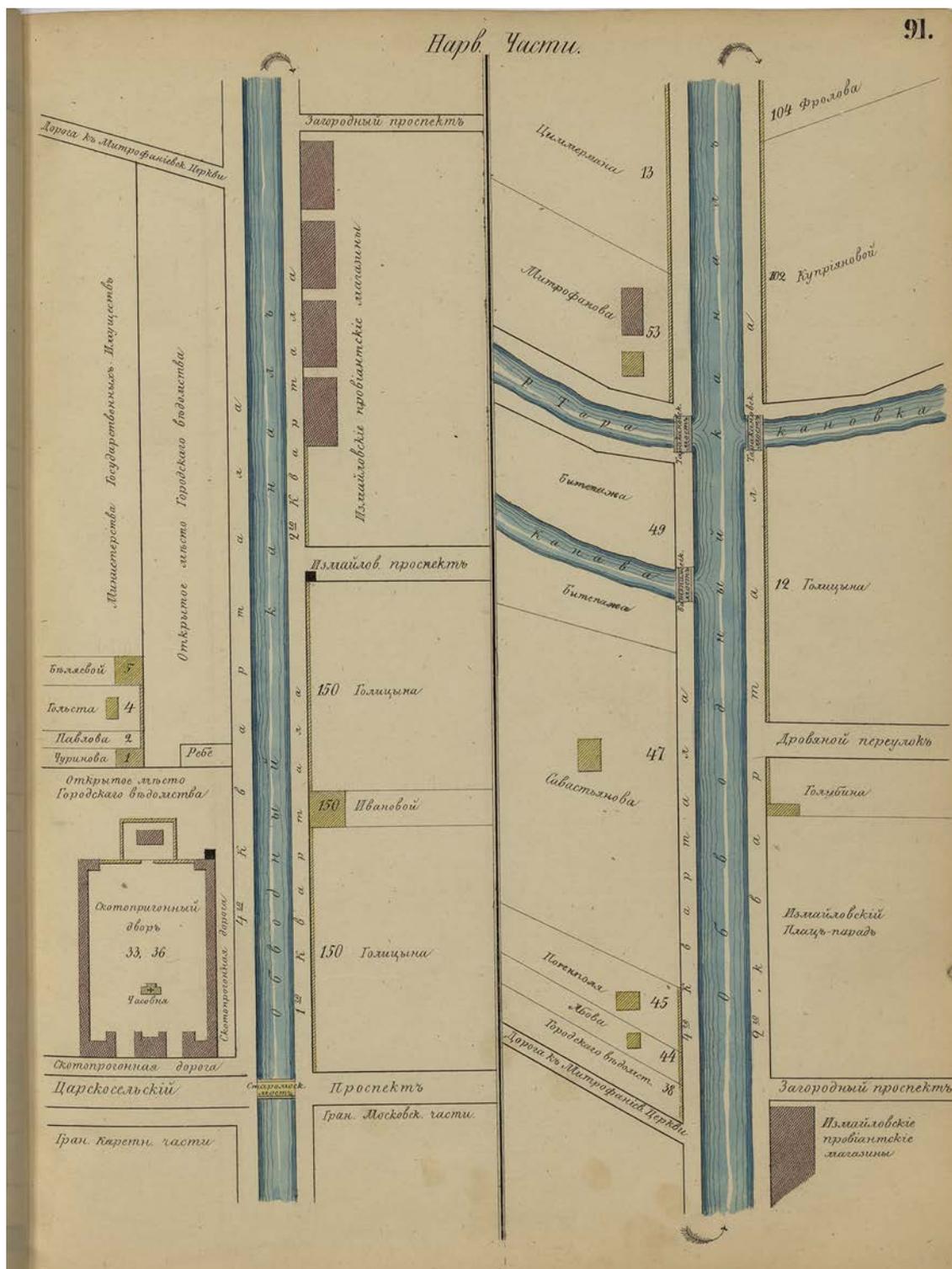
2. «План столичного города С. Петербурга», 1810 г. Фрагмент.  
(РНБ. К 2-П6 4/21).



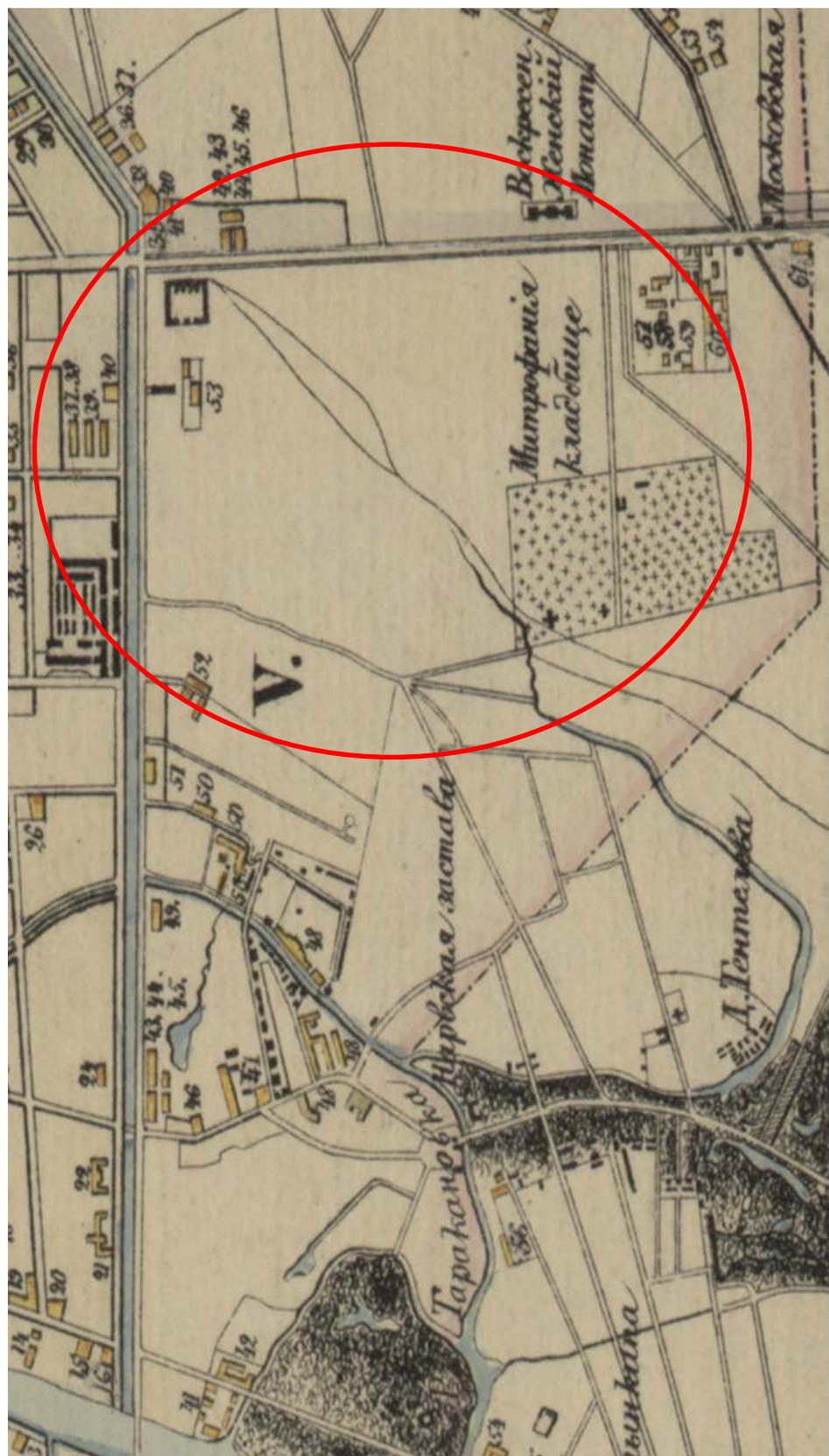
3. Подробный план Санкт-Петербурга 1828 г. генерал-майора Шуберга. Фрагмент. (РНБ. К 2-Пб 4/58).



4. Атлас 13 частей Санкт-Петербурга Н.И. Цылова 1849 г., л.77. Фрагмент плана Нарвской части. (РНБ. К 4-Л 26/410).



5. Атлас 13 частей Санкт-Петербурга Н.И. Цылова 1849 г., л. 91.  
Фрагмент плана Нарвской части. (РНБ. К 4-Л 26/410).



6. Фрагмент «Плана столичного города Санкт-Петербурга с показанием заводов и фабрик» 1852 г.  
Составитель Н. Оверченко. (К 3-Пб 2/20).

ТАБЛИЦА ЗАВОДОВЪ И ФАБРИКЪ, НАХОДЯЩИХСЯ ВЪ Г. С ПЕТЕРБУРГѢ.

I. 1<sup>я</sup> Адмиралтейской гасни.

- 1 Резинковскихъ издѣлий фабр. Кирпичева.
2 Гутиня перилъ и Резинк. издѣлий фабр. Викерта.
3 Резинковскихъ издѣлий фабр. Ставенева.
4 Табачная и Сигарная фабр. Викера.
5 Резинковскихъ издѣлий фабрика.
6 Табачная и Папиросная фабр. Сесенска.
7 Кресельная фабр. Кривца.
8 Проловская и Механическия издѣлий фабр.
9 Камчатова фабрика.
10 Школьная фабр. Викера.
11 Табачная и Сигарная фабрика.
12 Портняжской цѣлицы.

II. 2<sup>я</sup> Адмиралтейской гасни.

- 1 Шляпная фабр. Шибера.
2 Сигарная фабр. Кирпичева.
3 Табачная и Сигарная фабр.
4 Сигарная фабр.
5 Табачная и Сигарная фабр.
6 Папиросная фабр.
7 Папиросная фабрика.
8 Школьная фабр.
9 Табачная и Сигарная фабр.
10 Сигарная фабр.

III. 3<sup>я</sup> Адмиралтейской гасни.

- 1 Табачная и Сигарная фабрика.
2 Табачная и Папиросная фабрика.
3 Спиритическихъ вещей фабр.
4 Резинковскихъ издѣлий фабр.
5 Шляпная фабр.
6 Сигарная и Папиросная фабрика.
7 Кресельныхъ издѣлий фабр.
8 Папиросная фабр.
9 Табачная и Сигарная фабр.
10 Табачная фабрика.
11 Папиросная фабр.
12 Табачная и Сигарная фабр.
13 Табачная и Сигарная фабр.
14 Табачная и Сигарная фабр.
15 Табачная и Сигарная фабр.
16 Табачная и Сигарная фабр.
17 Табачная и Сигарная фабр.
18 Табачная и Сигарная фабр.
19 Табачная и Сигарная фабр.
20 Табачная и Сигарная фабр.
21 Табачная и Сигарная фабр.
22 Табачная и Сигарная фабр.
23 Табачная и Сигарная фабр.
24 Табачная и Сигарная фабр.
25 Табачная и Сигарная фабр.

IV. 4<sup>я</sup> Адмиралтейской гасни.

- 1 Ассигнованный заводъ Берга.
2 Чугунно-литейный заводъ Берга.
3 Сахарный заводъ Берга.
4 Вильямовский заводъ Арума.
5 Сахарный заводъ Кенига.
6 Табачная и Сигарная фабр.
7 Спиритическихъ вещей фабр.
8 Табачная и Папиросная фабр.
9 Сахарный заводъ.
10 Табачная и Сигарная фабр.
11 Табачная и Сигарная фабр.
12 Спиритическое заводъ.
13 Табачная и Сигарная фабрика.
14 Чугуннолитейный издѣлий фабр.
15 Табачная и Папиросная фабрика.

V. Нарвской гасни.

- 1 Косточкозаточный заводъ.
2 Косточкозаточный заводъ.
3 Мукомольный заводъ.
4 Купоросный заводъ.
5 Каницкая фабр.
6 Красильная фабр.
7 Косточкозаточный заводъ.
8 Косточкозаточный заводъ.
9 Силикатный заводъ.
10 Косточкозаточный заводъ.
11 Косточкозаточный заводъ.
12 Красильная фабрика.
13 Ассигнованный заводъ.
14 Ассигнованный заводъ.
15 Сахарный заводъ.
16 Аку и Кошутыр заводъ.

на принадлежатъ въ сѣверѣ

- 17 Сахарный заводъ.
18 Фабрика.
19 Литейный заводъ.
20 Сахарная фабрика.
21 Сахарный заводъ.
22 Бумагопрядильная фабр.
23 Чугунно-литейный заводъ.
24 Литейный заводъ.
25 Водяной заводъ.
26 Машинный заводъ.
27 Сургучная фабр.
28 Школьная фабрика.
29 Школьная фабрика.
30 Школьная и Шерстяная фабр.
31 Брендовая и Спиритическая фабр.
32 Школьная фабр.
33 Школьная фабр.
34 Школьная фабр.
35 Трапезное заведение.
36 Механическое заведение.
37 Ассигнованный заводъ.
38 Фабрика.
39 Машинная фабрика.
40 Механическая и Спиритическая фабр.
41 Литейный заводъ.
42 Сахарный заводъ.
43 Шляпная фабр.
44 Школьная фабрика.
45 Школьная фабрика.
46 Школьная фабр.
47 Спиритическая фабр.
48 С.Петербургское заведение.
49 Бумагопрядильная фабр.
50 Спиритическая и Литейная фабр.
51 Сахарный заводъ.
52 Школьная фабрика.
53 Шерстяная фабрика.
54 Сахарный заводъ.
55 Сахарный заводъ.
56 Резинковскихъ издѣлий фабрика.
57 Силикатный заводъ.
58 Шляпная фабр.
59 Косточкозаточный заводъ.
60 Косточкозаточный заводъ.
61 Косточкозаточный заводъ.

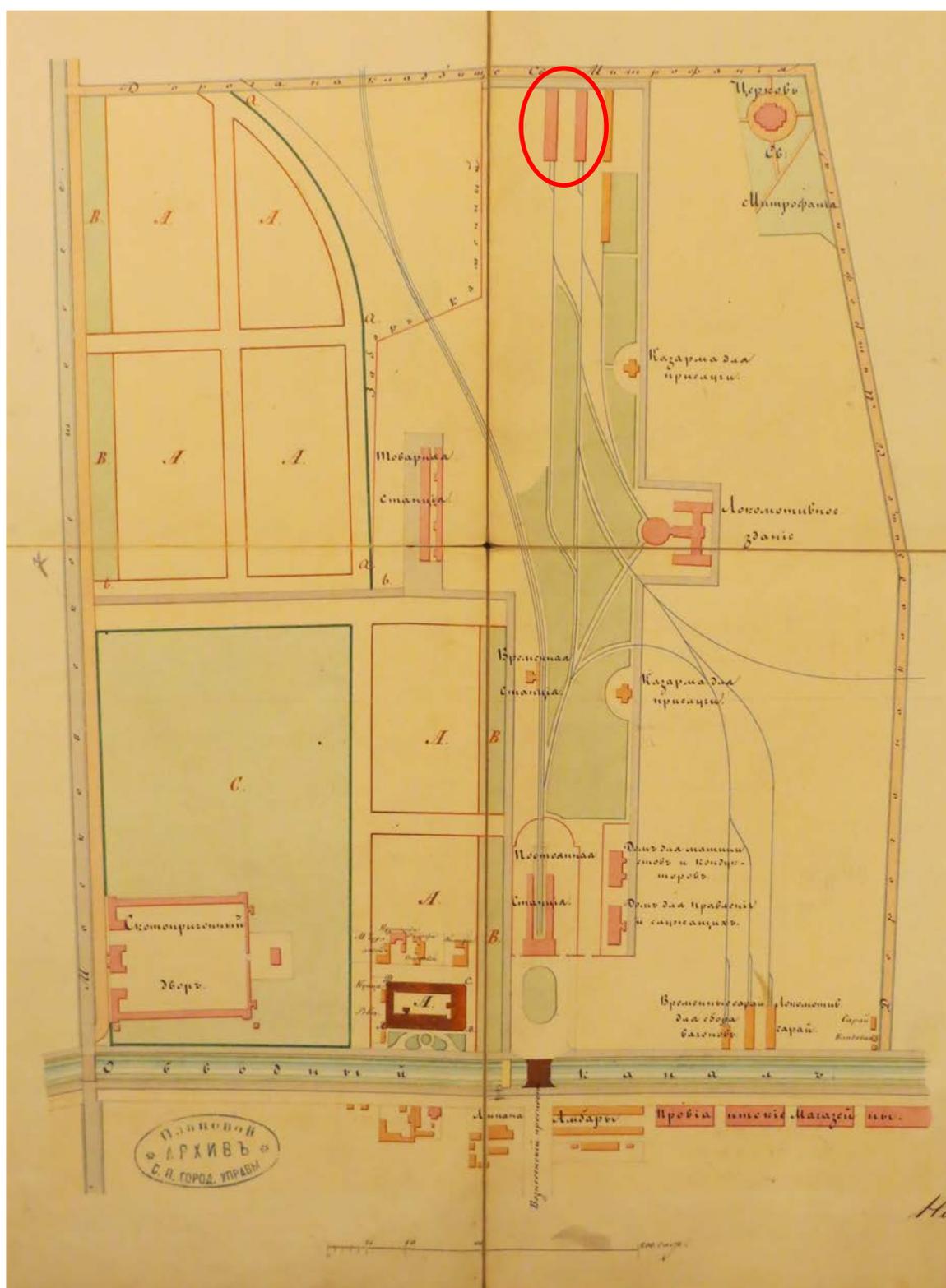
VI. Московкой гасни.

- 1 Спиритическая фабр.
2 Сигарная и Папиросная фабр.
3 Спиритическая фабр.
4 Паровая машина.
5 Спиритическая фабр.
6 Табачная и Сигарная фабр.
7 Косточкозаточный заводъ.
8 Табачная и Сигарная фабр.
9 Табачная и Папиросная фабрика.
10 Табачная и Сигарная фабр.
11 Табачная и Сигарная фабр.
12 Литейный заводъ.
13 Литейный заводъ.
14 Табачная и Сигарная фабр.
15 Сахарный заводъ.
16 Сахарный заводъ.
17 Бумагопрядильная фабр.
18 Табачная и Сигарная фабр.
19 Табачная фабр.
20 Табачная и Сигарная фабр.
21 Школьная фабр.
22 Табачная и Сигарная фабр.
23 Школьная фабр.
24 Школьная и Сигарная фабр.
25 Табачная и Сигарная фабр.
26 Школьная фабр.
27 Школьная фабр.
28 Школьная фабр.
29 Школьная фабр.
30 Школьная фабр.

VII. Нарвской гасни.

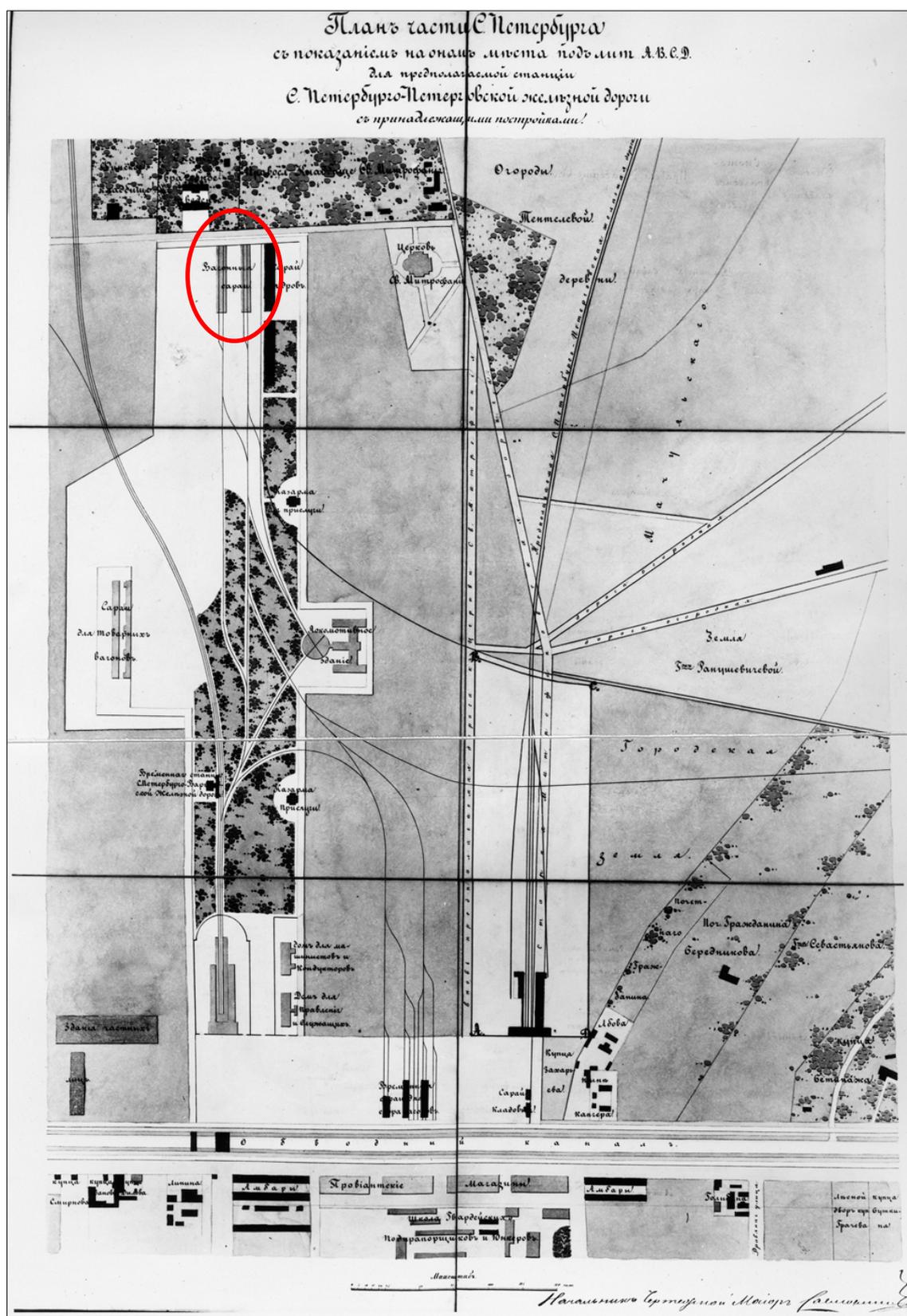
- 1 Табачная и Папиросная фабр.
2 Табачная фабр.
3 Вильямовская фабр.
4 Табачная и Сигарная фабр.
5 Бумагопрядильная фабр.
6 Бумагопрядильная фабр.
7 Бумагопрядильная фабр.
8 Бумагопрядильная фабр.
9 Бумагопрядильная фабр.

7. Фрагмент пояснения к «Плану столичного города Санкт-Петербурга с показанием заводов и фабрик» 1852 г. Составитель Н. Оверченко. (К 3-Пб 2/20).



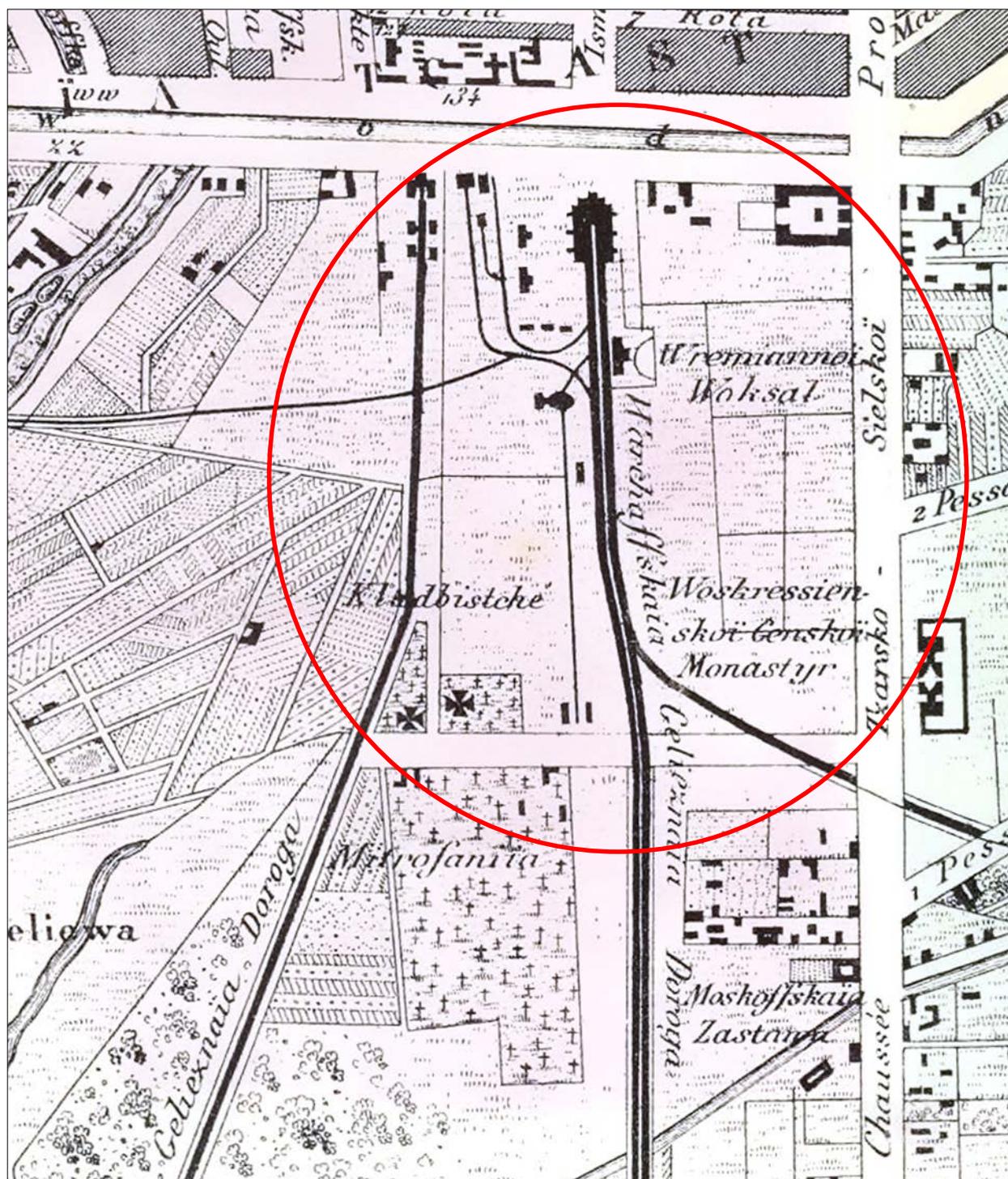
8. План местности около станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1854 г. (ЦГИА СПб. Ф.513. Оп.102. Д.5624. Л.5-8).

 - две казармы для служащих Варшавского вокзала.

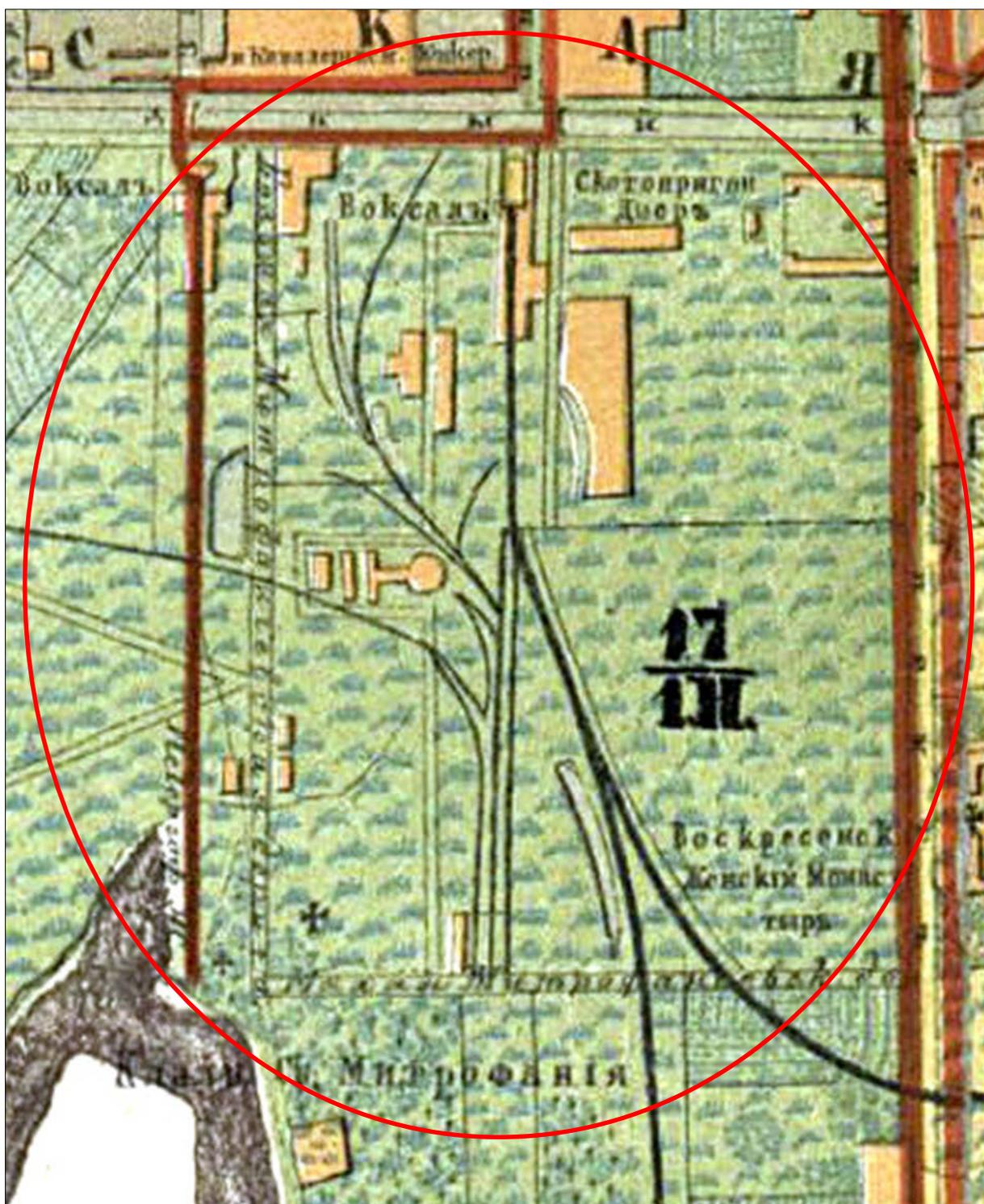


9. План части Санкт-Петербурга 1855 г. с показанием территории Варшавского вокзала. (Архив Музея Октябрьской железной дороги).

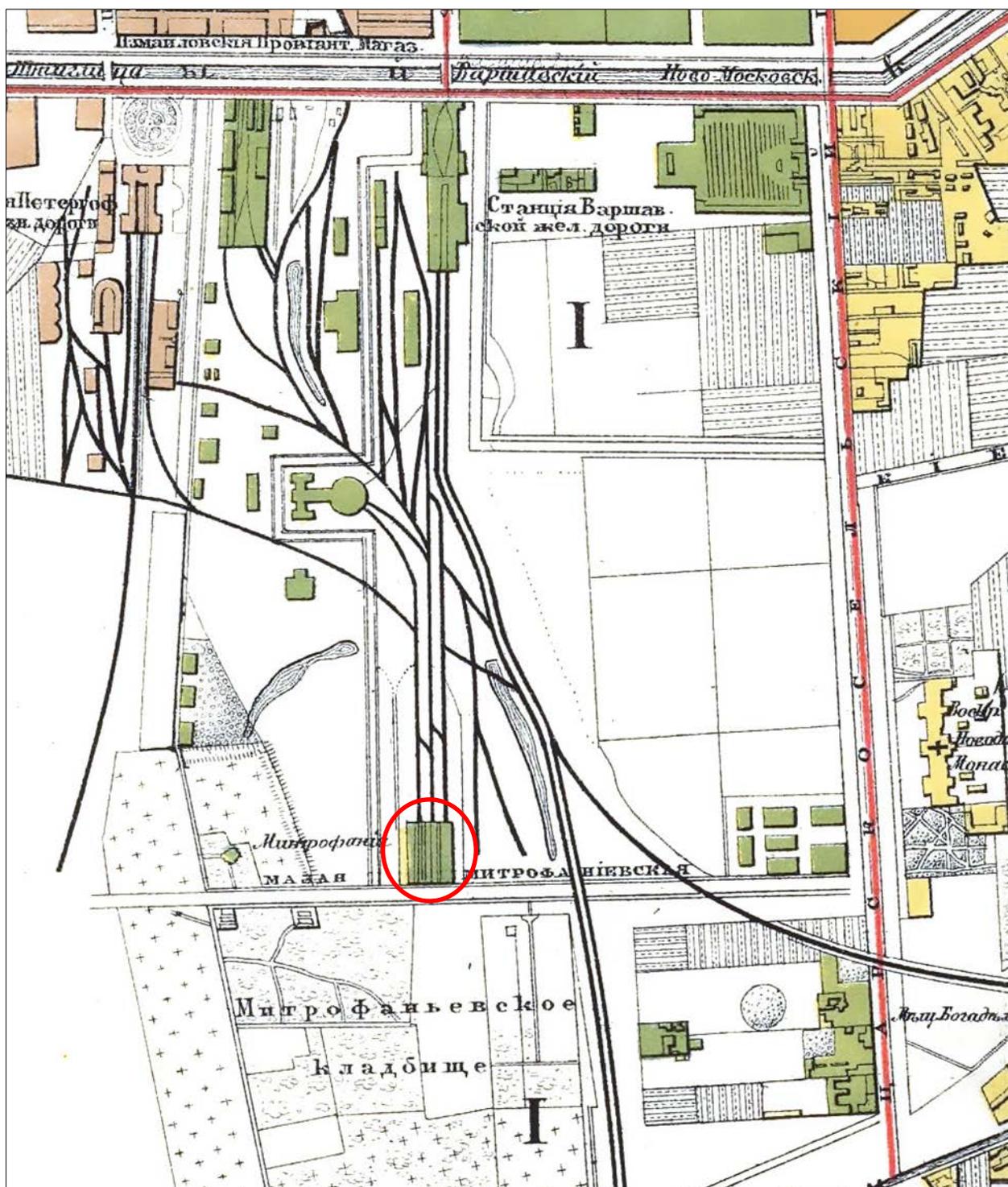
○ - две казармы для служащих Варшавского вокзала.



10. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1860 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1860/?x=30.309875&y=59.904177&track=0&gpsn=0](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1860/?x=30.309875&y=59.904177&track=0&gpsn=0)).

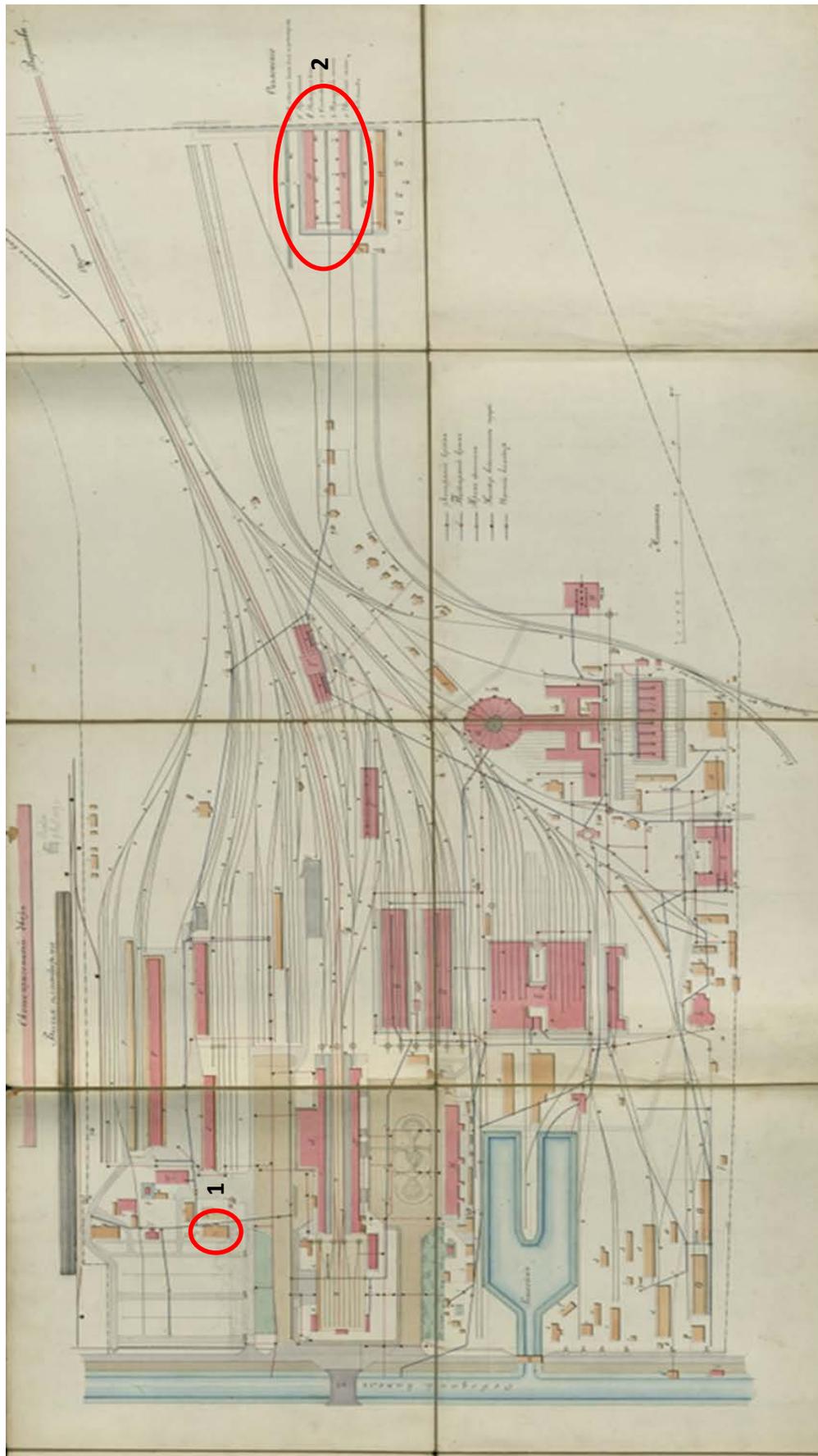


11. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1871 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1871/?x=30.306114&y=59.899629](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1871/?x=30.306114&y=59.899629))



12. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1875 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1875/?x=30.306543&y=59.903838](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1875/?x=30.306543&y=59.903838))

 - две казармы для служащих Варшавского вокзала.



13. План общего расположения станции Санкт-Петербург Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги 1870-х гг. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400. (лист без нумерации)).

1. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом;
2. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.

# ПЛАНЪ

ОБЩАГО РАСПОЛОЖЕНІЯ

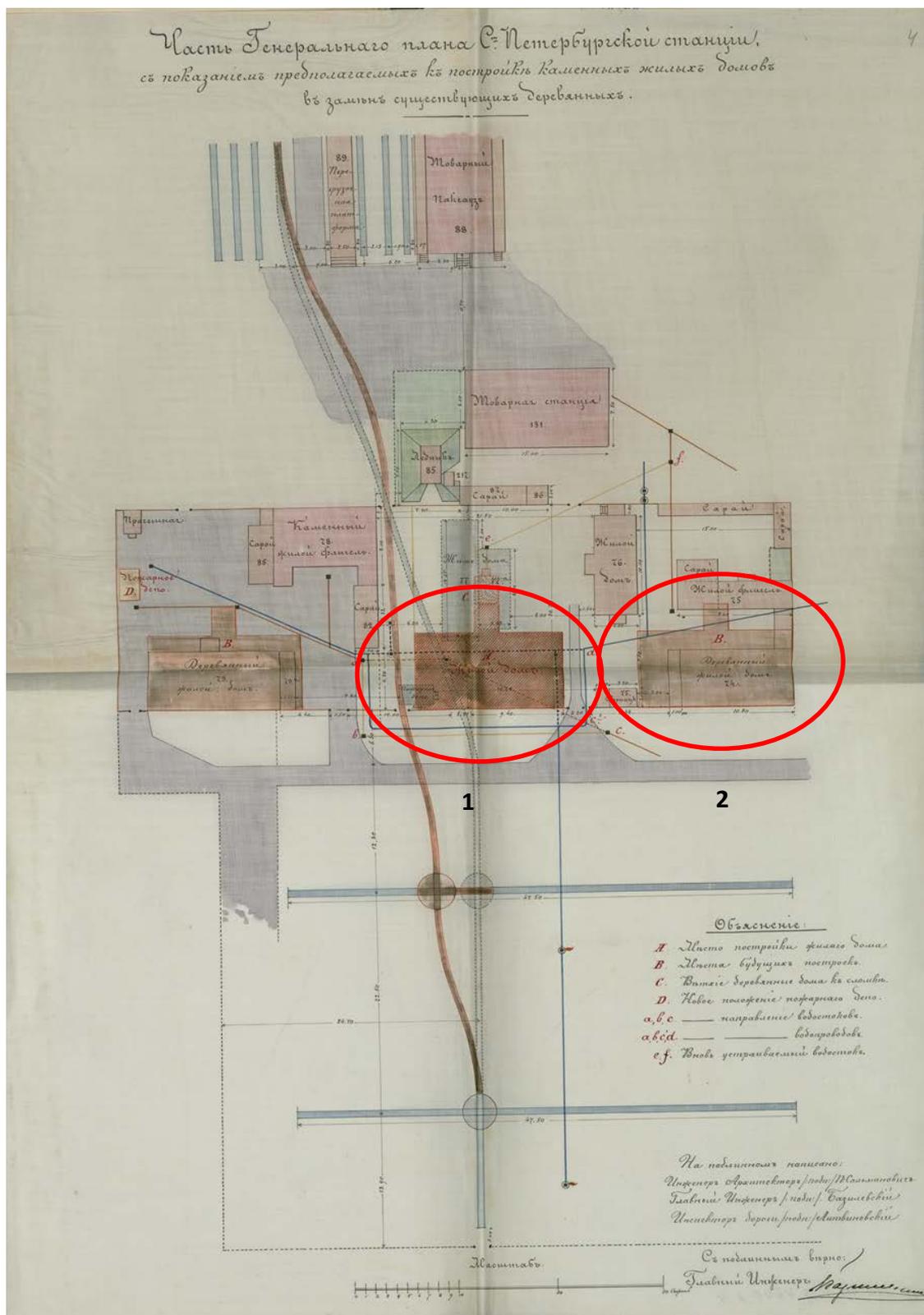
## СТ. С-ПЕТЕРБУРГЪ

Ст. Петербурго-Варшавской  
железной дороги

### Поясненіе плана

AA' Пассажирское зданіе	L <del>Здание завода</del> Вручимо-лифтенный заводъ
B Круглый вагонный дворъ.	M Долиа для служащихъ при станци
C Товарныя пакгаузы	N — — — — — вновь построенный
D Вагонный сарай	O Деревянные вагонныя мастерскія
E Вагонныя мастерскія	P Механическая школа дорожная школа
F' Новое паровозное зданіе	Q Каменное зданіе для выжиганія угля
F" Четырехъ-пролѣзное паровозное зданіе	R Котельни и навѣсы на платформахъ.
G Круглое паровозное зданіе съ мастерск.	S Платформы для нагрузки складируемой
H Сторожная для паровозовъ.	U Кавалерійская платформа.
I Сторожная — — — — — съ пристройками	T Товарная котельня
J Водопитное зданіе	V Водоподъемное зданіе
K Главный магазинъ	Z Мельничный мостъ чрезъ свободный каналъ
a Деревянный мостъ чрезъ бассейнъ	X Моста для подвижныхъ тыннотекъ.
b Платформы при товарныхъ пакгаузахъ	z. Теплыя сторожскія дома
b' Платформы съ подвижными кранами.	s Казарны для стрѣльцовъ
c Деревянные жилища дома для служащихъ.	t Холодные бѣлки
d Сарай для угля, извести и кокса	u Магазины
e Заливница для керосина	v Магазины
f Сарай для служебъ	y Отхожія мосты
g Слѣдники	w Слѣзка для торговли.
h Подвижные жилища.	x Слѣзка
i Кладовыя	z Мель для нагреванія воды.
j Котельни и сарай при жилищныхъ домахъ	
k Казарны	
l Баракъ и курница для дистанціи	
m Высочные помосты	
n Принадлежные мосты	
o Кладовыя для складируемой	
p Перегрузочныя платформы	
q Необходимая котельня	

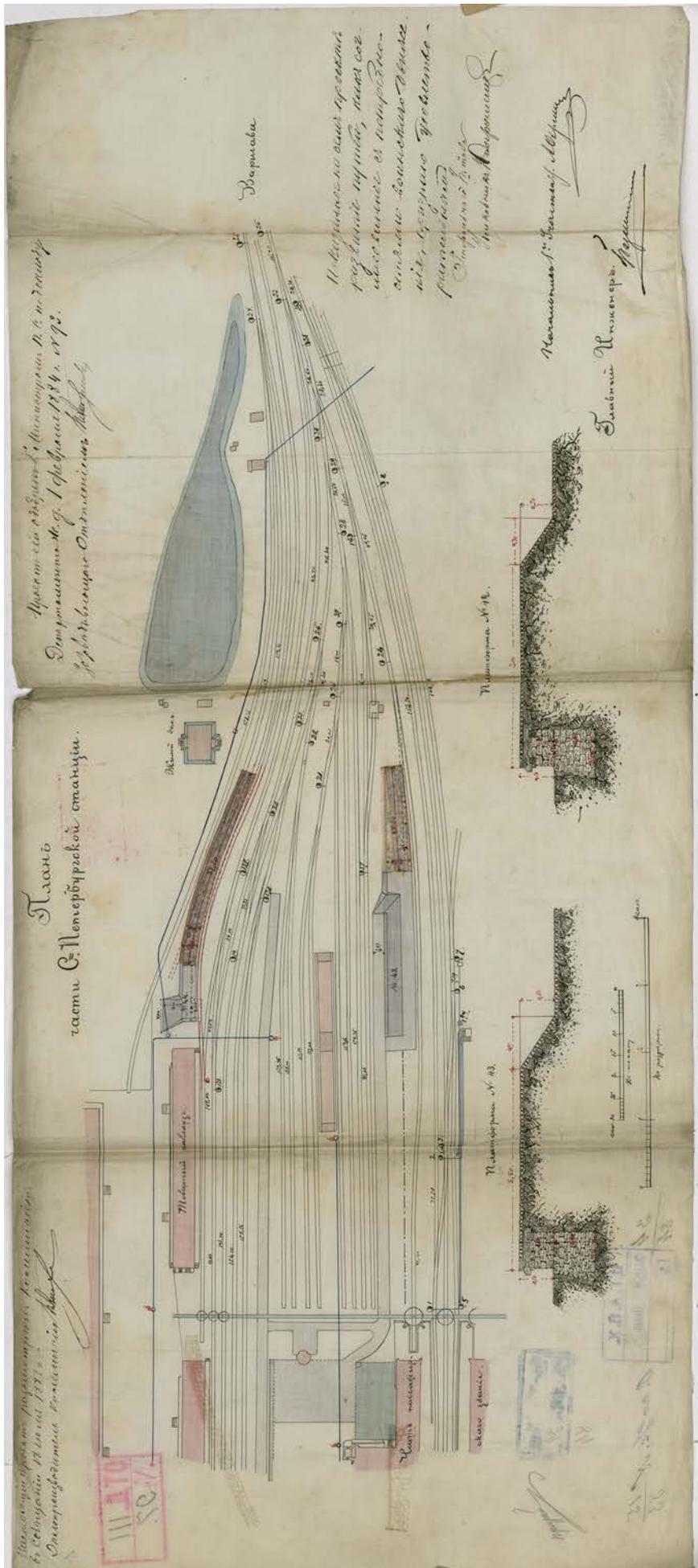
14. Пояснение к плану станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1870-х гг. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400 (лист без нумерации)).



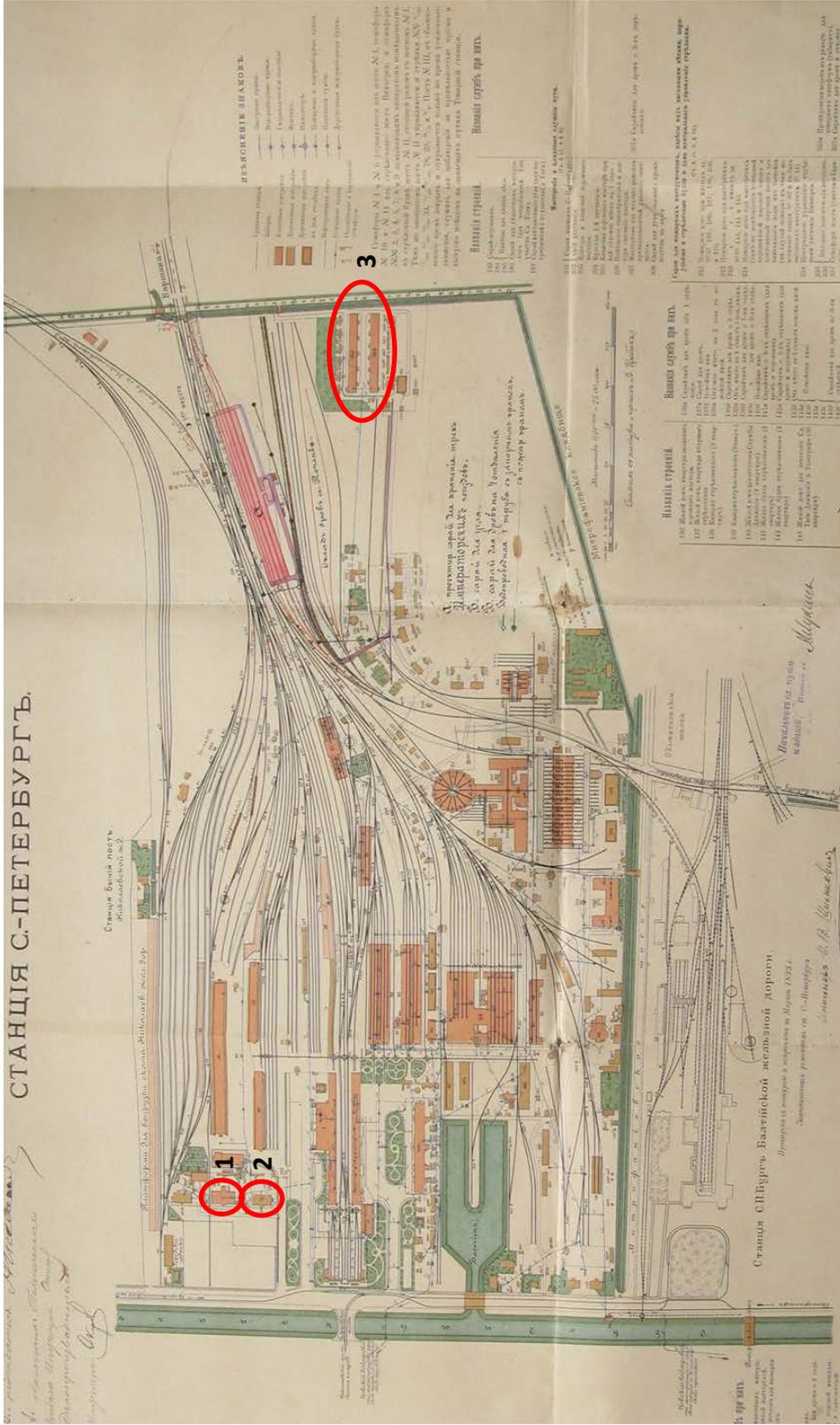
15. Часть генерального плана территории станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1881 г. (РГИА. Ф.262. Оп.1. Д.4640 Л.4).



1. Дом для служащих Варшавского вокзала;
2. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом.



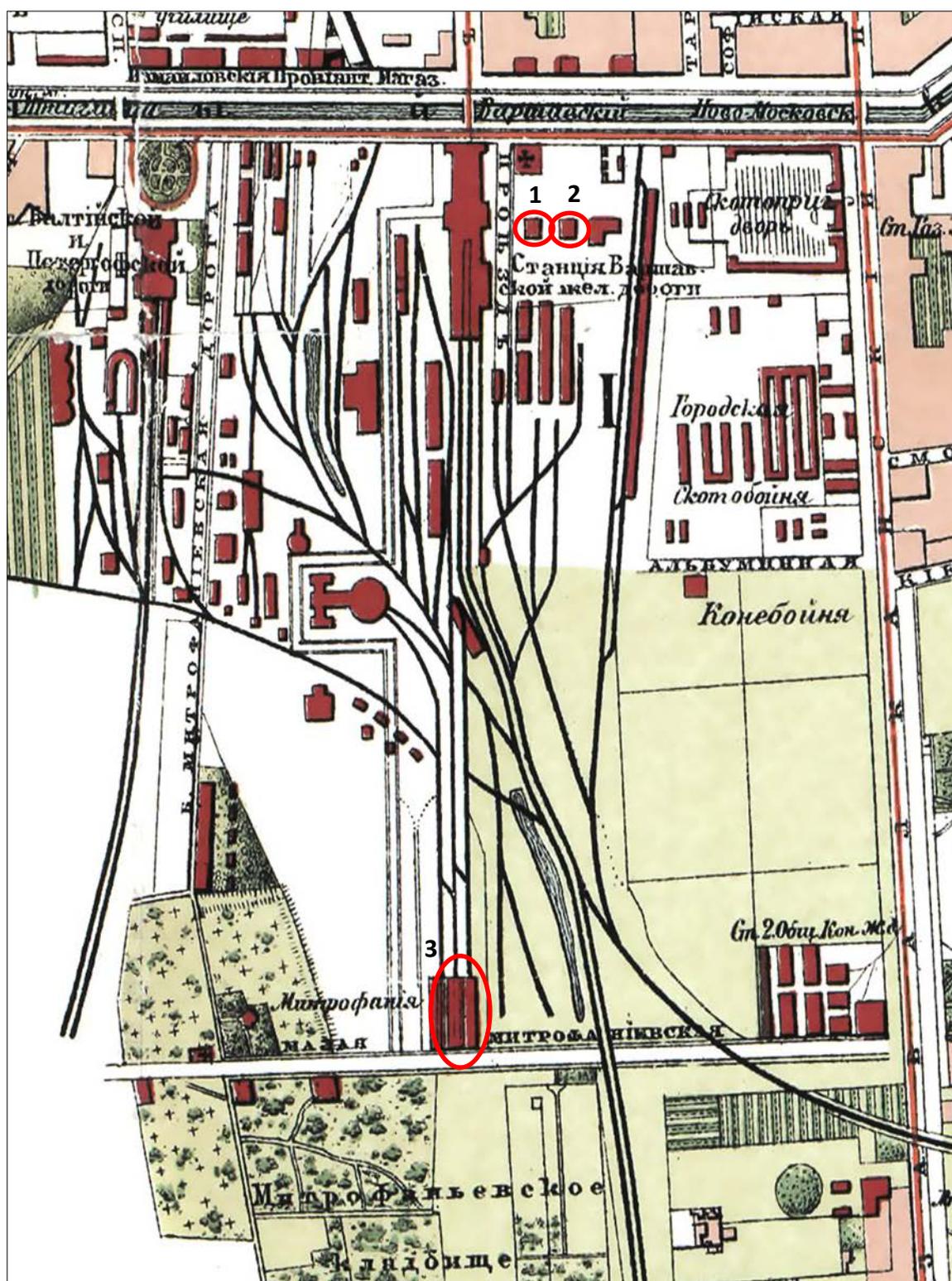
16. План части Санкт-Петербургской станции Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1883 г. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.401. Л.1).



17. План территории станции Санкт-Петербург Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги 1893 г. с нанесенным проектом постройки сарая для хранения трех императорских поездов, утвержденным 1 апреля 1897 г. (церковь). (Архив Музея Октябрьской железной дороги).

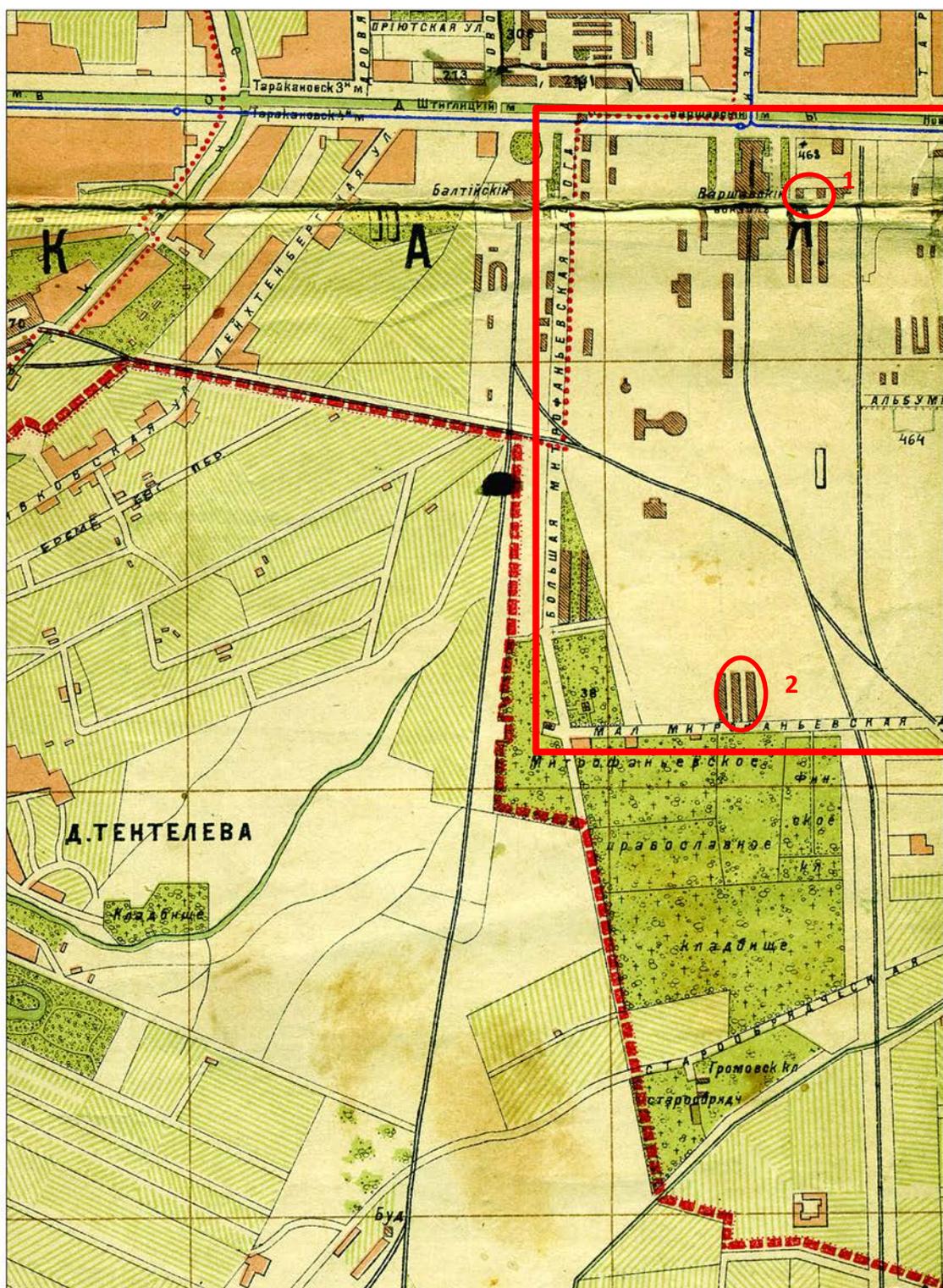
1. Дом для служащих Варшавского вокзала;
2. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом;
3. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.





18. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1896 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1896/?x=30.310233&y=59.903235](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1896/?x=30.310233&y=59.903235))

- 1. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом;
- 2. Дом для служащих Варшавского вокзала;
- 3. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.

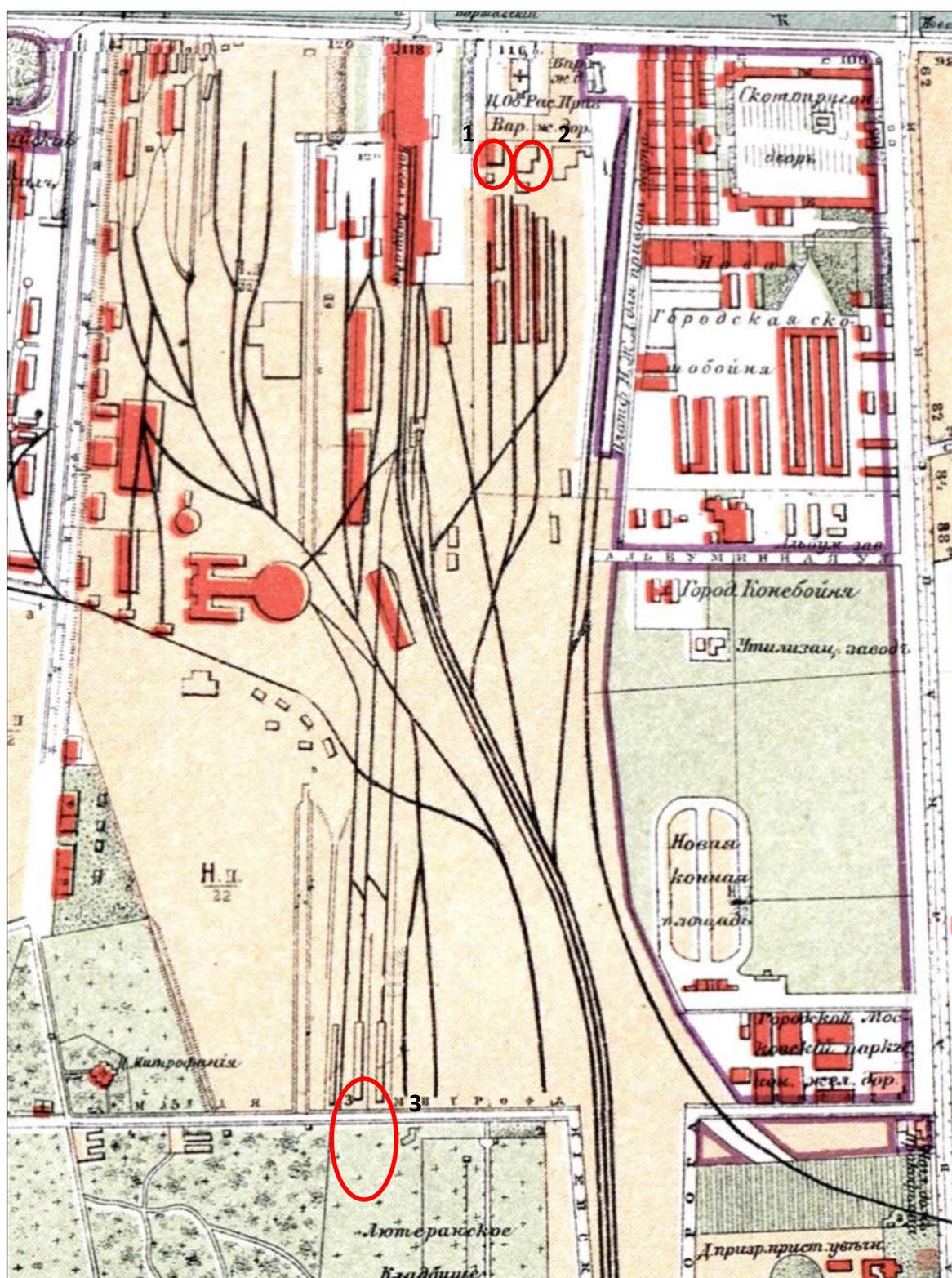


19. Фрагмент карты Санкт-Петербурга 1897 г. с показанием части территории Варшавского вокзала. (Архив Музея Октябрьской железной дороги).

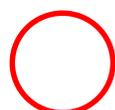


1. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом и Дом для служащих Варшавского вокзала;

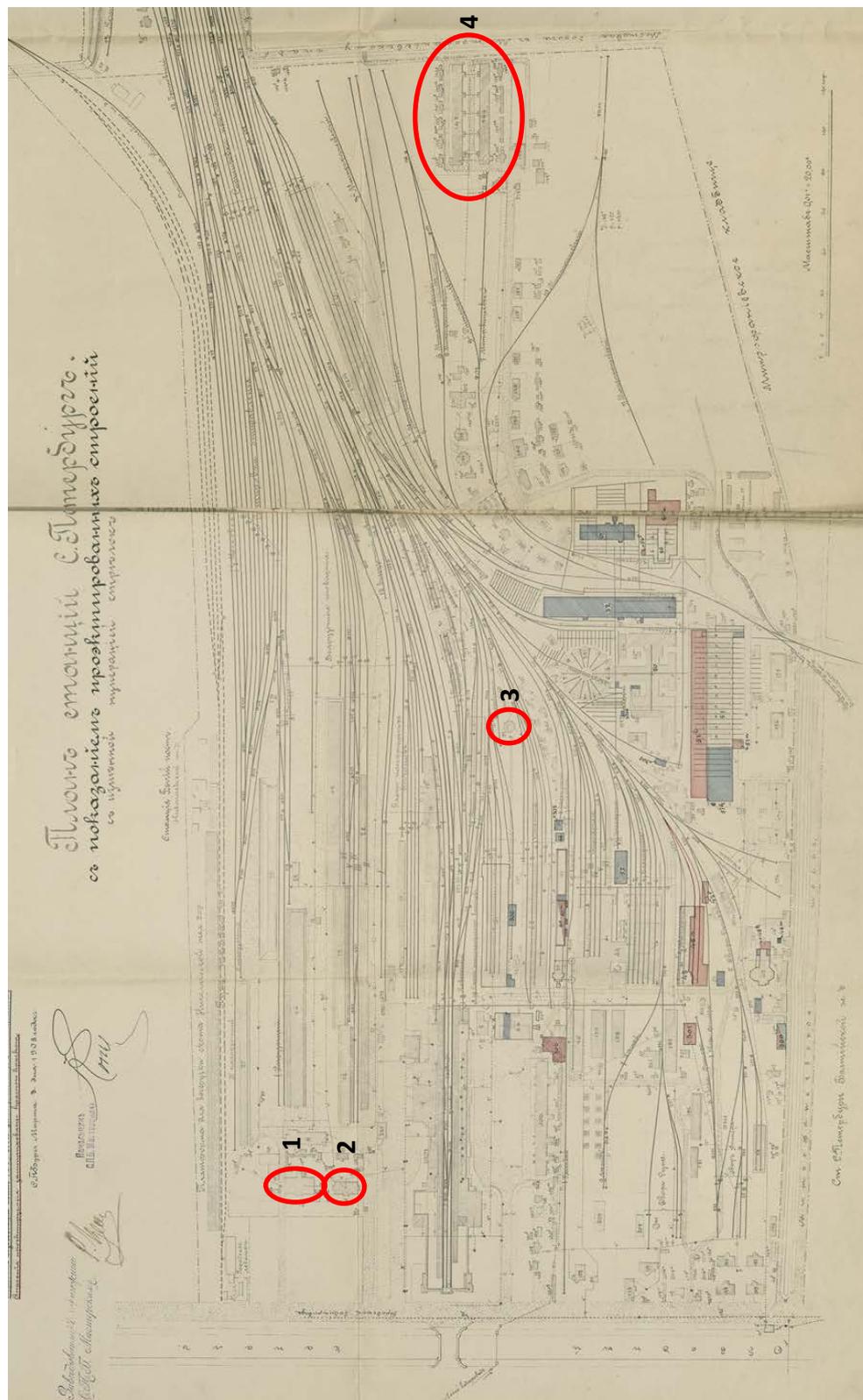
2. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.



20. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1904 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1904/?x=30.310233&y=59.903235&track=0&gpson=0](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1904/?x=30.310233&y=59.903235&track=0&gpson=0))



1. Дом для служащих Варшавского вокзала;
2. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом;
3. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.



21. План станции Санкт-Петербург Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги 1908 г. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400 (лист без нумерации)).

1. Дом для служащих Варшавского вокзала;
2. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом;
3. Водонапорная башня Варшавского вокзала;
4. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.



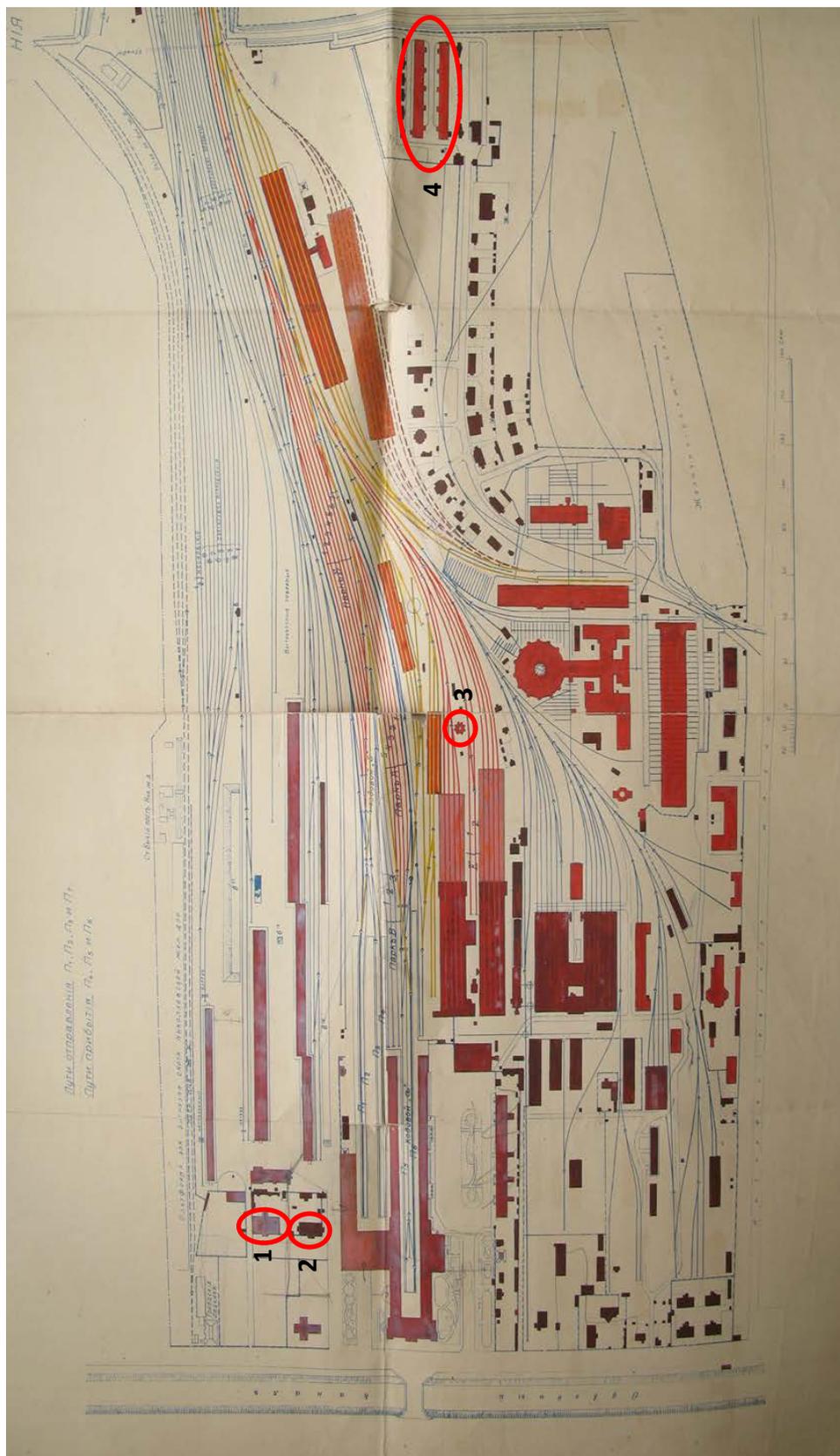
- 56<sup>а</sup> Здание и тандерная мастерская зд. №: 5709/129 от 30/V 1905 года.
- 56<sup>б</sup> Здание на углу шоссе у зд. №: 5709/129 от 30/V 1905 года.
- 57<sup>а</sup> Устройство крытого помещения для экипажей. Дима<sup>а</sup> по смете №: 5585/128 от 17/V 1902 года, серия №: 6473/128 от 26/V 1905 года и серия №: 6477/128 от 28/IV 1905 года.
- 57<sup>а</sup> Устройство крытого помещения и железная контора по смете №: 6477/128 от 28/IV 1905 года.
- 57<sup>б</sup> Устройство при здании №: 511.
- 45<sup>а</sup> Устройство тандерной мастерской зд. №: 45 для массовых железных вагонов по смете №: 6048/1202 от 24/XII 1905 года.
- 45<sup>б</sup> Устройство помещения, железная контора для экипажей, тандерной подкатовых вагонов по смете №: 6048/1202 от 24/XII 1905 года.
- 48<sup>а</sup> Здание и тандерная мастерская зд. №: 48 по смете №: 6727/1430 от 11/IV 1906 года.
- 48<sup>б</sup> Здание для хранения по смете №: 6727/1430 от 11/IV 1906 года.
- 300 Вклад для модели заграничный в 1904 году по смете №: 6061/409 от 15/I 1904 года постройка все производная по новому смете на Луцк.
- 301 Устройство электротехнической мастерской по смете №: 224<sup>а</sup> от 30/I 1908 года №: 475.
- 302 Устройство конторной мастерской.
- 60<sup>а</sup> Устройство двухэтажной пристройки на месте ныне существующей по смете №: 6886/1205 от 13/VI 1906 года.
- 303 Устройство кладовой Витцева. Механические вагоны. Специальные вагоны.
- 304 Ватерлоузская около здания №: 50.
- 305 Машин для ковки.
- 306 Железные и помещения для аккумуляторов.

Вспомогательное хозяйство по смете 1897 года для размещения отеной железной.

Вспомогательное хозяйство для размещения вагонов.

В Мурсе Марта 3 дня 1908 года.

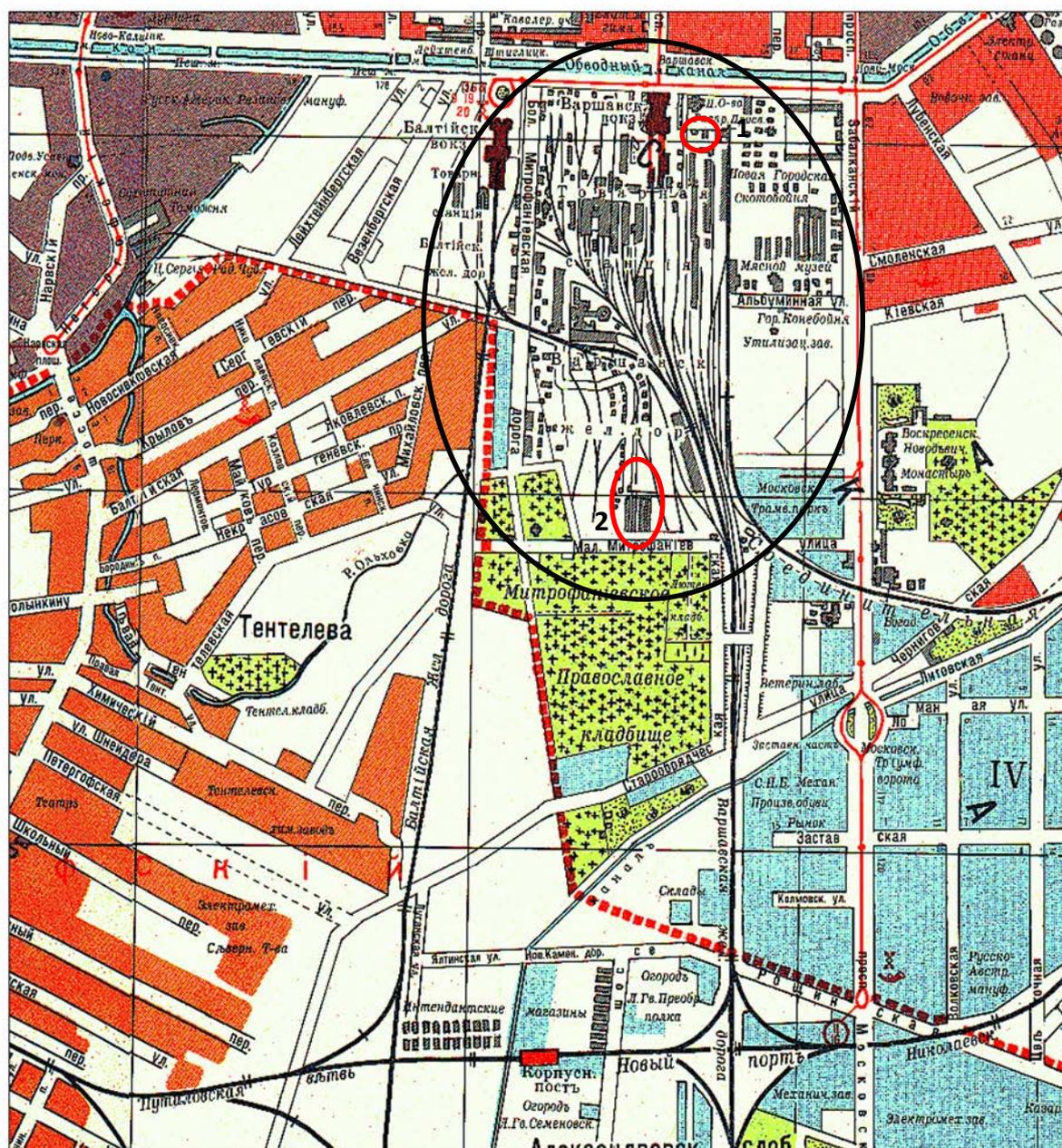
23. Пояснение к плану территории Варшавского вокзала 1908 г. (РГИА. Ф. 350. Оп. 44. Д. 400 (лист без нумерации)).



24. План расположения путей и зданий на станции Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги 1912 г. (РГИА. Ф.273. Оп.6. Д.1.753 (лист без нумерации)).

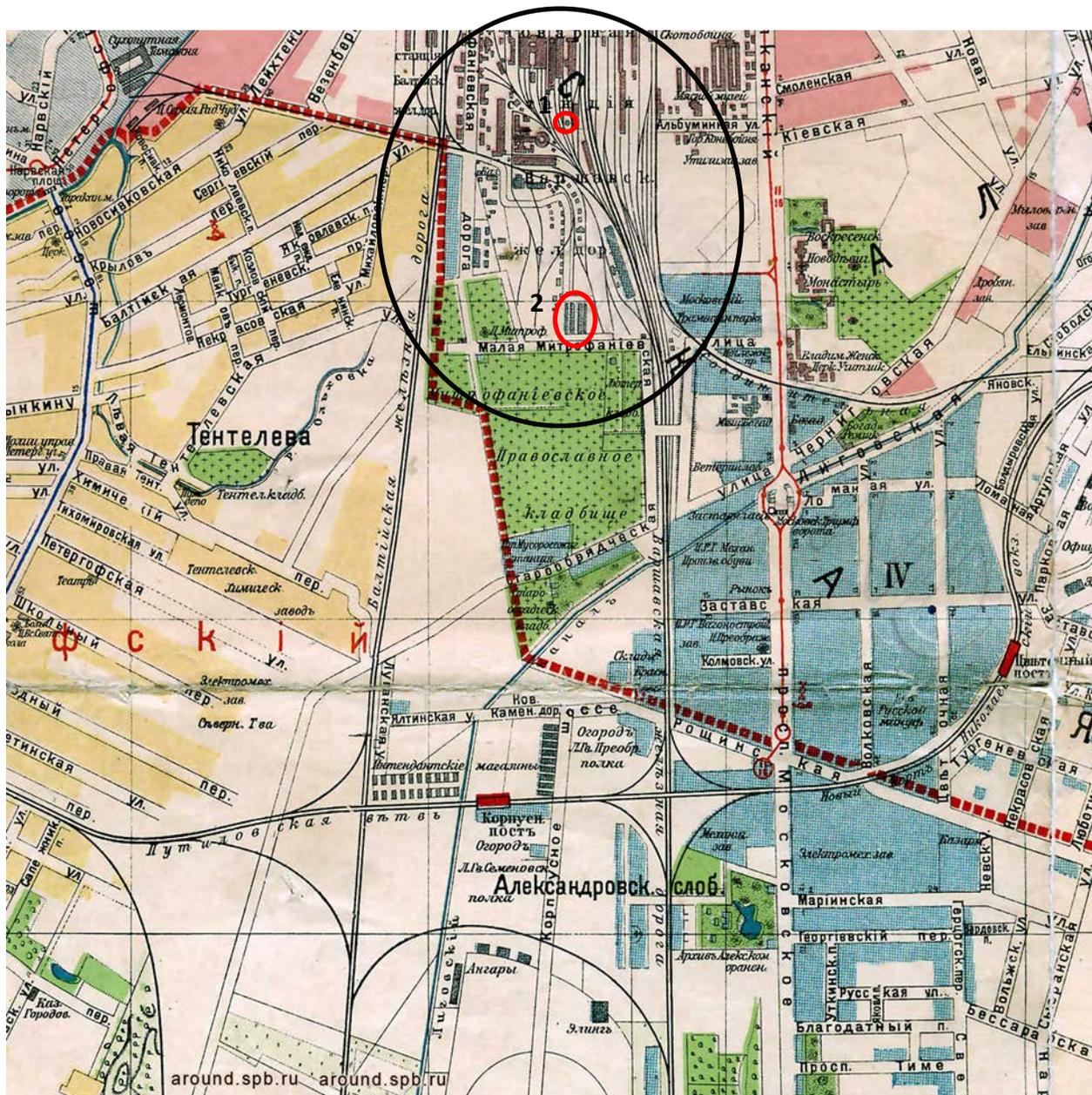
1. Дом для служащих Варшавского вокзала;
2. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом;
3. Водонапорная башня Варшавского вокзала;
4. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.





25. Фрагмент карты Санкт-Петербурга 1914 г. с показанием территории Варшавского вокзала (нанесены не все объекты).  
 ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1914/?x=30.304825&y=59.899116](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1914/?x=30.304825&y=59.899116))

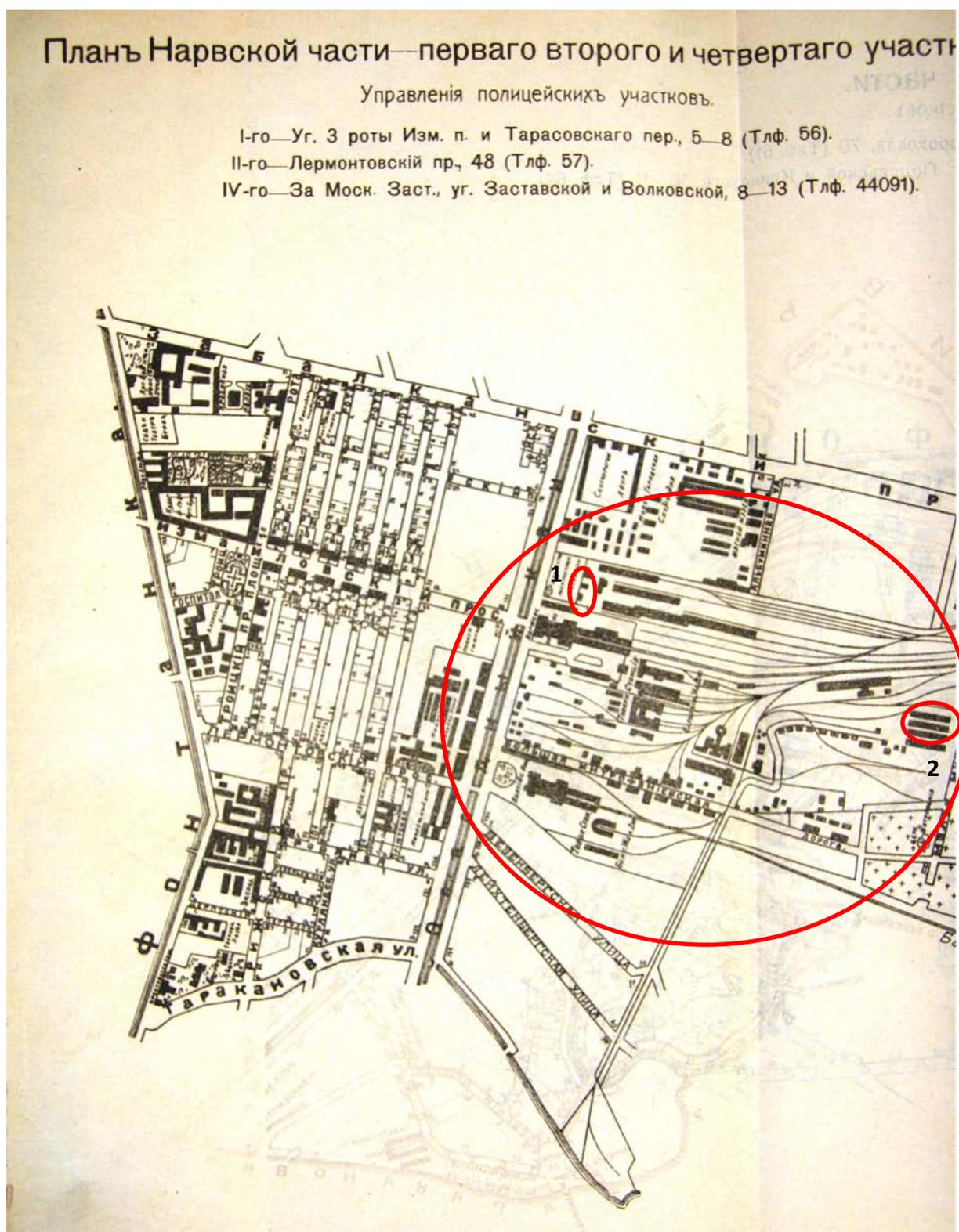
- 1. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом и Дом для служащих Варшавского вокзала;  
 2. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.



26. Фрагмент карты Санкт-Петербурга 1916 г. с показанием территории Варшавского вокзала.

(<http://retromap.ru/m.php#l=1419161&z=14&y=59.905133&x=30.299026>)

- 1. Водонапорная башня Варшавского вокзала;
- 2. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.



27. План 1-го, 2-го и 4-го участков Нарвской части Санкт-Петербурга.  
Фрагмент. 1917 г. (Справочник «Весь Петроград». 1917 г.)

- 1. Жилой дом (деревянный двухэтажный) с садом и Дом для служащих  
Варшавского вокзала;  
2. Две казармы для служащих Варшавского вокзала.

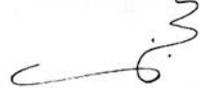
## Описание вокзала С.-Петербургской станции Варшавской жел. дороги.

С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги вокзалъ основанъ въ 1863. году французскою компаніею, подъ дирекціею Г. С. Савитникова Инженера Путья — Союзника Мислиа. Линія проведена была до Варшавы въ границу евѣтской на Валвну и Эйджуневъ. — Въ 1870.г. управленіе перешло въ руки Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ подъ начальствомъ е.г. Михаила цева Пумаркова и полковника Федора Федоровича Мещъ, который и остался на этой должности по переездѣ Варшавской жел. дороги въ Казань въ 1895.г. Начальникомъ станции Петербурга ныне состоитъ Иванъ Павловичъ Касперсонъ, начальникомъ движенія Романъ Карловичъ баронъ Казубаровъ и помощникомъ его въротмастръ Николай Сергеевичъ Измайловъ. Начальникомъ построекъ — Инженеръ Иванъ Викентьевичъ Шинкевичъ. — Для надзора за порядкомъ и общественной безопасностью внутри вокзала учреждено отдѣленіе жандарискаго полицейскаго управленія подъ начальствомъ подполковника Виконна Николаевича Лозова и помощникомъ его ротмастра Бадичева.

Вокзалъ С.-Петербургской станицы Варшав-  
 ской ж.д. дороги, планъ котораго при  
 семъ представляется, расположенъ по  
 лѣвой сторонѣ Обводнаго канала подл.  
 № 118 въ районѣ Г. ул. Нарвеконъ части.  
 Для удобства публики устроена черезъ  
 Обводной каналъ съ Измайловска  
 го проспекта Ж.д. шавскіи мостъ,  
 съ котораго вокзалъ охватывается двумя  
 проездами на сторону отъходящую и  
 прибывающую поезда и оканчиваются въ райо-  
 нѣ вокзала довольно обширными площа-  
 дями, гдѣ размѣщаются для удоб-  
 ства публики извозники, омнибусы,  
 кареты и прочіе экипажи, а также  
 лошадье извозники, для примѣнія  
 грузовыхъ предіетовъ и товаровъ. На  
 сторонѣ отъходящихъ поездовъ помеща-  
 ются Царскіе покои съ подъезд-  
 ной, къ которой проведенъ особый про-  
 ездъ. Царскіе покои, въ числѣ трехъ  
 въ настоящее время отремонтированы.  
 Далѣе имѣется подъездъ, на который закрѣпленъ  
 вагонъ ведущій къ вокзаловому буфету;  
 за нимъ слѣдуетъ на станицѣ подъездъ отъ-  
 ходящихъ поездовъ 3<sup>го</sup> класса поездовъ,  
 а передъ этими тремя подъездами  
 простирается площадь съ буфетной  
 мостовой, для экипажей и извозниковъ. Пло-  
 щадь оканчивается деревяннымъ стогомъ

цвѣта заборчикъ, разделяющій пассажирскую отъ товарной станціи. Заборъ построенъ съ обводнаго канала и обвивается собою всю площадь, окружающую вокзальное зданіе тамъ гдѣ помѣщается телеграфъ. Съ другой стороны забора находится товарная станція Варшавской жел. дороги, къ которой проведенъ проездъ по буланной мостовой, перемычкой въ началѣ августа мѣсяца с.г. На углу обводнаго канала находится церковь Религіознаго общества, въ духѣ православной церкви, построенная въ 1852. Рядомъ съ церковью строится въ настоящее время каменный трехэтажный церковный домъ, основанный осенью 1852. Далѣе зданіе управленія Военнаго Телеграфа, противъ котораго находится камѣнка въ заборѣ для обводнаго сообщенія съ пассажирской станціей. Проездъ на товарную станцію оканчивается воротами, внутри которыхъ находится будка для сторожей. Товарная станція состоитъ подъ надзоромъ отрядѣ изъ жандармскаго полковнаго управленія. —

Со стороны приходящихъ поездовъ справа находится заборъ, за которымъ находится парадникъ — сторожевая будка и зданіе Варшавской жел. дороги



дороги съ управлениемъ Мамалыжика  
 дороги, букалтерію, центральною кассою,  
 пристройствами, контрольными сѣтовъ  
 и квартирами служебнаго лица. - Въ  
 томъ же зданіи въ поудѣленіи поимѣ  
 ченіяхъ находится лавка общества потре-  
 бителей Варшавской жел. дороги. Далѣе  
 находится множество построекъ маашерскихъ  
 той же жел. дороги, народнаго подѣ на-  
 блюденіемъ маашерскаго полицейскаго  
 управленія. - Съ лѣвой стороны, начиная  
 съ Обводнаго канала - желѣзныи  
 фронтонный заборъ, а за нимъ уѣтъ  
 точный садъ; далее къ площади во-  
 рота, ведущій въ станціонный меди-  
 цинскій кабинетъ и въ аптеку жел. дорогъ,  
 гдѣ принимаютъ ежедневно волыныя  
 старшины врачи Д. С. Св. Радецкіи  
 и докторыя френомерами, коихъ всего  
 въ человекъ. - Далѣе заборъ образуетъ  
 уголъ и кончается въ зданіи самого  
 вокзала, начиная съ товарнаго подъѣз-  
 да болѣею скоростью; далѣе следуетъ  
 контора валайскаго отдѣленія и подъѣздъ  
 при немъ, подѣ нѣмъ подвальная по-  
 лья поимѣчій вокзалнаго служебнаго  
 лицъ и стороны вполнѣ до подъѣзда  
 прибывающихъ поезде въ вагонъ 3<sup>го</sup> класса.  
 Во второиъ этажѣ вокзала поимѣ  
 ченіяхъ разнаго рода служебны.  
 Освѣщеніе на вокзалнаго площади по прибытію и  
 отправленію пассажирскихъ поезде, равно и у подъѣзде  
 электрическаго, которае однако на стороны прибывіи поезде

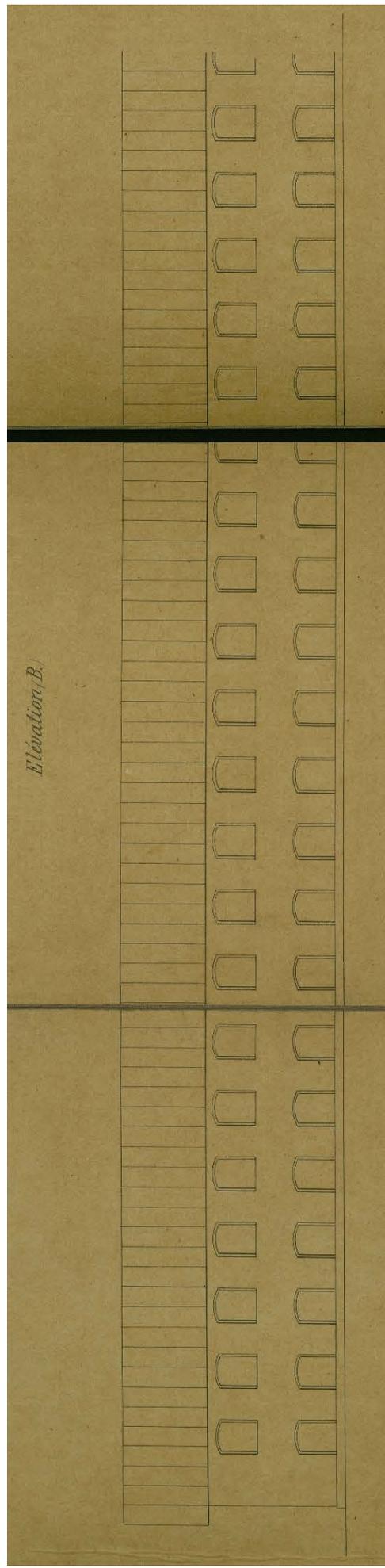
недостаточно, ввиду отдаленности, увеличивает число развязки с вокзальной площадью и обводного канала, где в темноте, по темноте, ввиду войнских движений, куда небезопасно.

Для наблюдения за общественными порядками, благочинием и безопасностью, равно как и за чистотой и за правильным движением экипажей на вокзале Петербургской станции Варшавской железной дороги учреждена полицейская команда с завтрашнего дня командиром и младшим помощником Пристава Гуч. Евсеевской части, капитаном Графским Апраксинским. Команда состоит из двухсот околоточных надзирателей и вооруженных городовых, обязанности которых будут распределены на пять постов, а именно: 1) у подъезда отходящих поездов; 2) на проезде товарной станции; 3) у подъезда прибывающих поездов; 4) на средней площади со стороны последнего подъезда и 5) на углу обводного канала и проезда с правой стороны Варшавского моста; кроме того к наблюдению отходящих поездов становится на эту среднюю площадь, городовые специально для наблюдения за правильным движением экипажей и безукоризненным порядком и благочинием. Во время

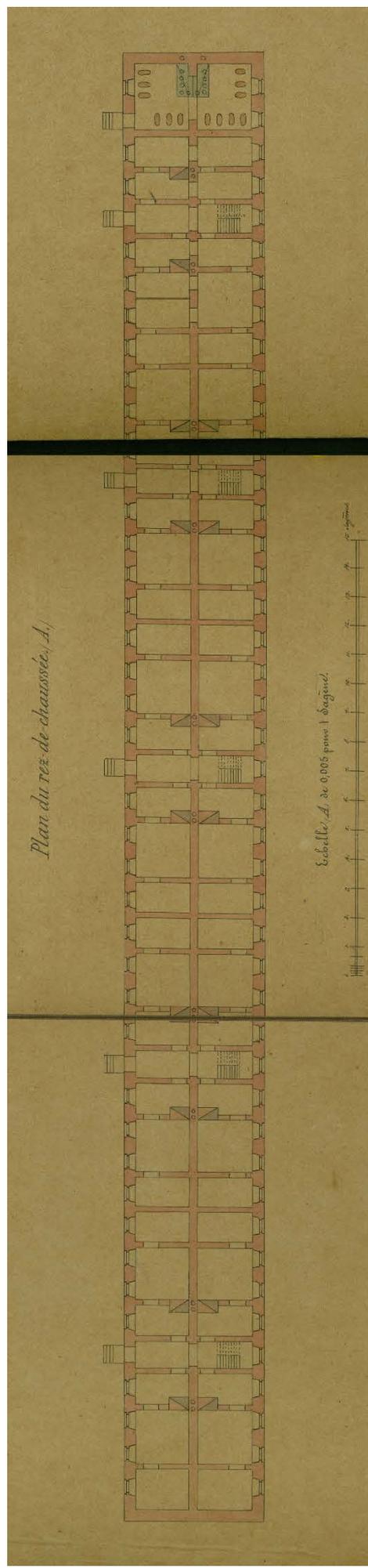
привычки или отвычки Височай-  
 шимъ Свѣту, а именно, по посту-  
 ченіи извѣстнаго о томъ, доказывается темъ-  
 грамидами Его Превосходитель-  
 ству Господину Градоначаль-  
 нику, Полковнику Шейстеру Зомбергелю,  
 стосу приключеній и пристава  
 гуч. Кабарской казны, съ сообщеніемъ  
 подчиненнымъ приставамъ по  
 пути протѣздовъ, - полицейская  
 команда сосредоточивается на  
 той сторонѣ, гдѣ состоитъ протѣздъ  
 по привычки или отвычки и  
 усиливается по мѣрѣ надобности.  
 Личное присутствіе какъ околото-  
 чнаго надзирающаго, такъ и завѣдую-  
 щаго командою необходимо быть не-  
 менѣе всегда и во всякое обыва-  
 тельное время, а распоряженіи, набо-  
 деніи за точнымъ исполненіемъ подчи-  
 неннаго обязанности своей, какъ и  
 личной трудъ завѣдывающаго Ко-  
 мандою, единственно могутъ оправ-  
 дать назначеніе этой Команды.  
 Завѣдывающій полицейскою командою  
 во всемъ подчиняется личному приставу  
 и получаетъ отъ него указанія по завѣдыва-  
 нію своему и направляетъ ее кромѣи указан-

ковская чинаки исполняют поручения  
своего Прислава. — У. д. Младшего ко-  
мандира приетава в. участка Нарв-  
ской Станции, Забудывающаго Полковника  
Командора Урага Виракентя.

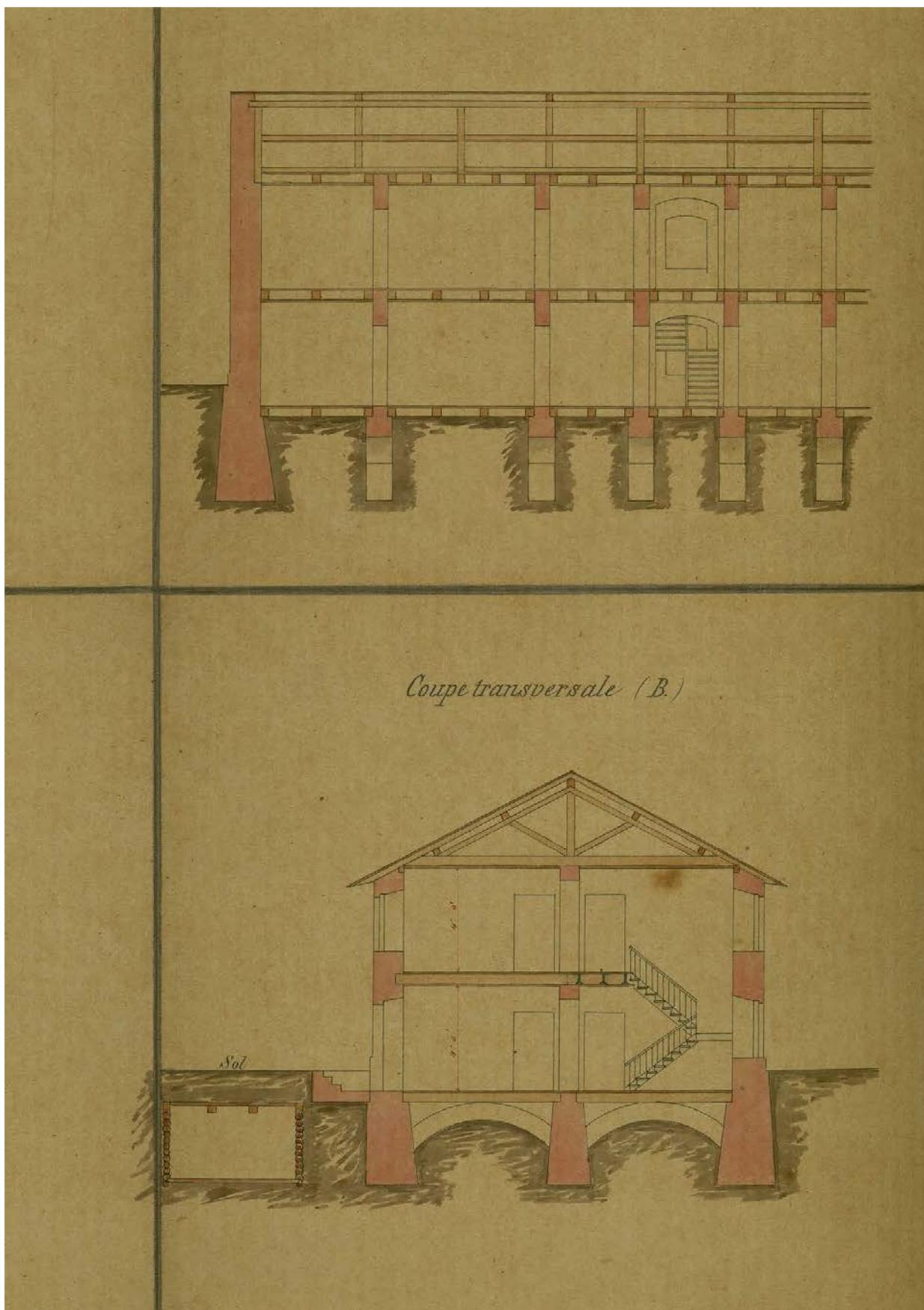
34. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г.  
(ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.15.)



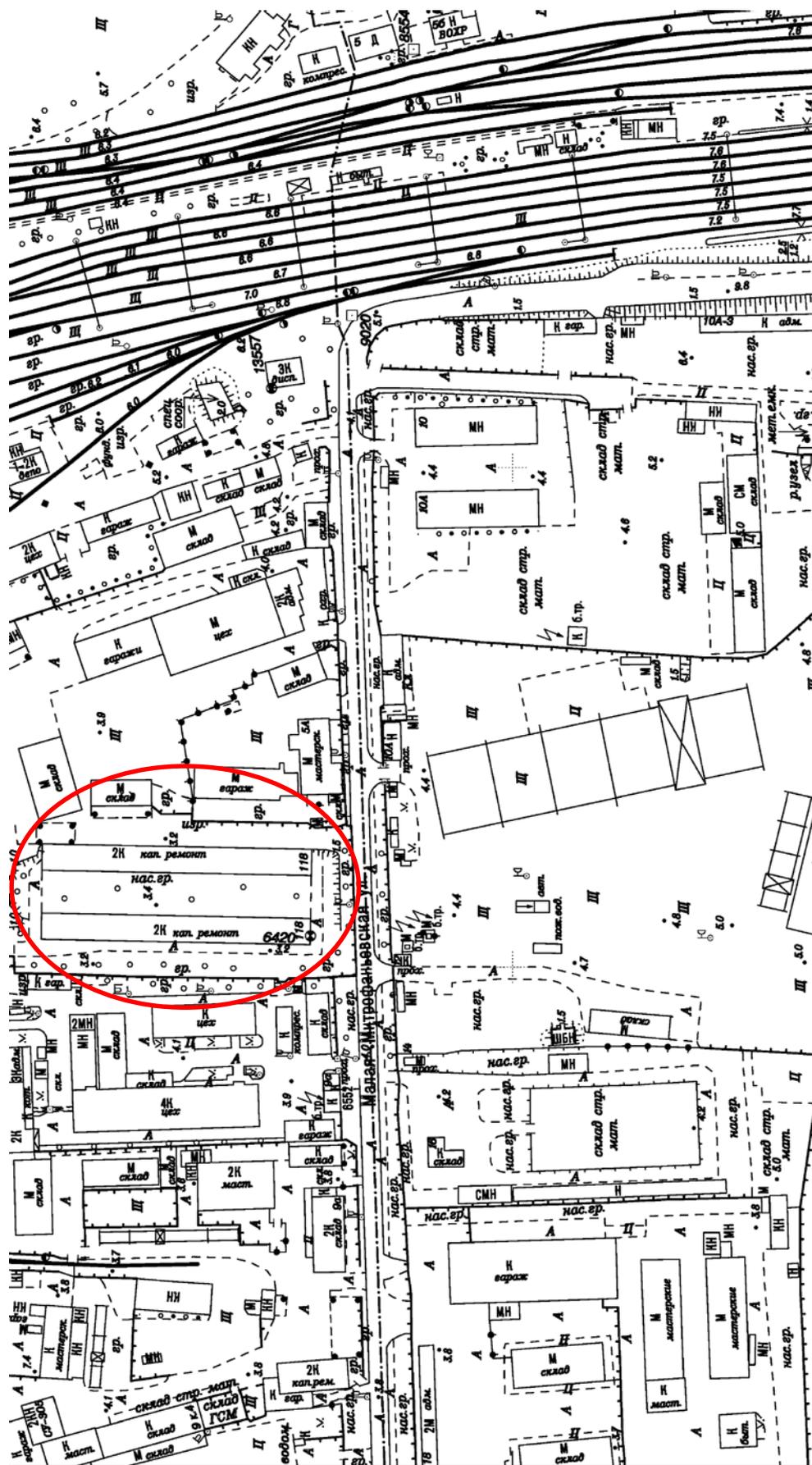
35. План фрагмента продольного фасада типового проекта казармы для ст. Санкт-Петербург Петербурго-варшавской железной дороги, 1858 г.. (РГИА. Ф.350. Оп44. Д.1579. Л.1).



36. План первого этажа типового проекта казармы для ст. Санкт-Петербург Петербурго-варшавской железной дороги, 1858 г.. (РГИА. Ф.350. Оп44. Д.1579. Л.1).



37. План продольного и поперечного разрезов типового проекта казармы для ст. Санкт-Петербург Петербурго-варшавской железной дороги, 1858 г.. (РГИА. Ф.350. Оп44. Д.1579. Л.1).



38. Топографическая съемка 2012 г. Планшет №2329-10. (ГГО УАИ КГА).

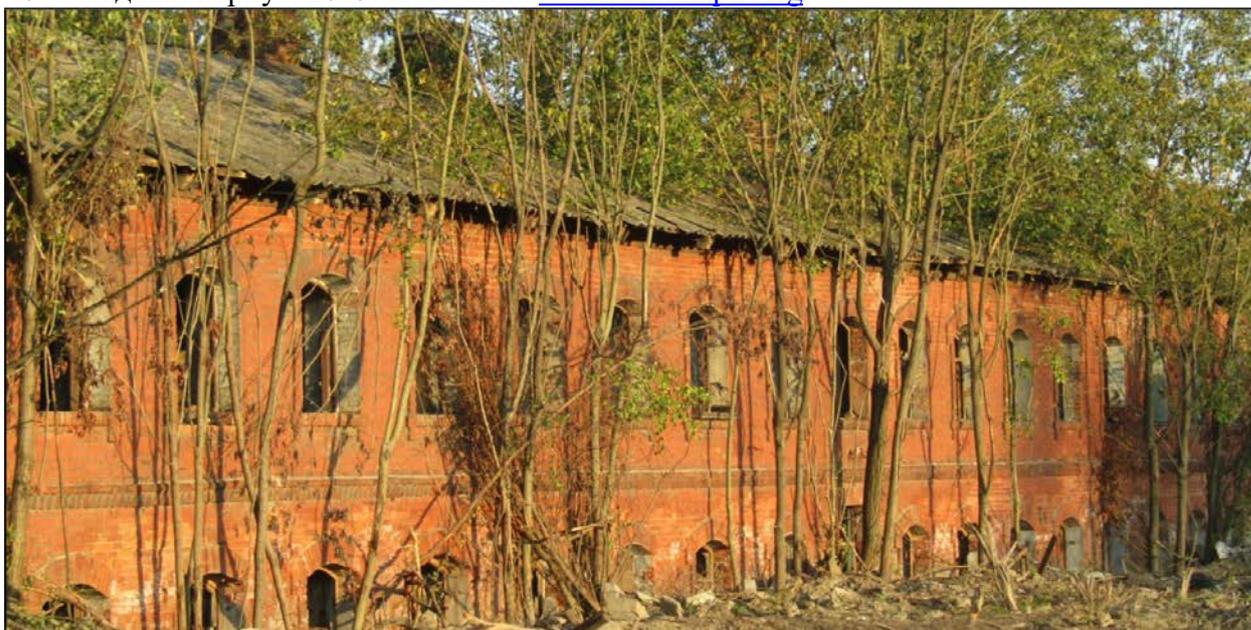
○ - две казармы для служащих Варшавского вокзала



39. Аэрофотосъемка. 1941. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



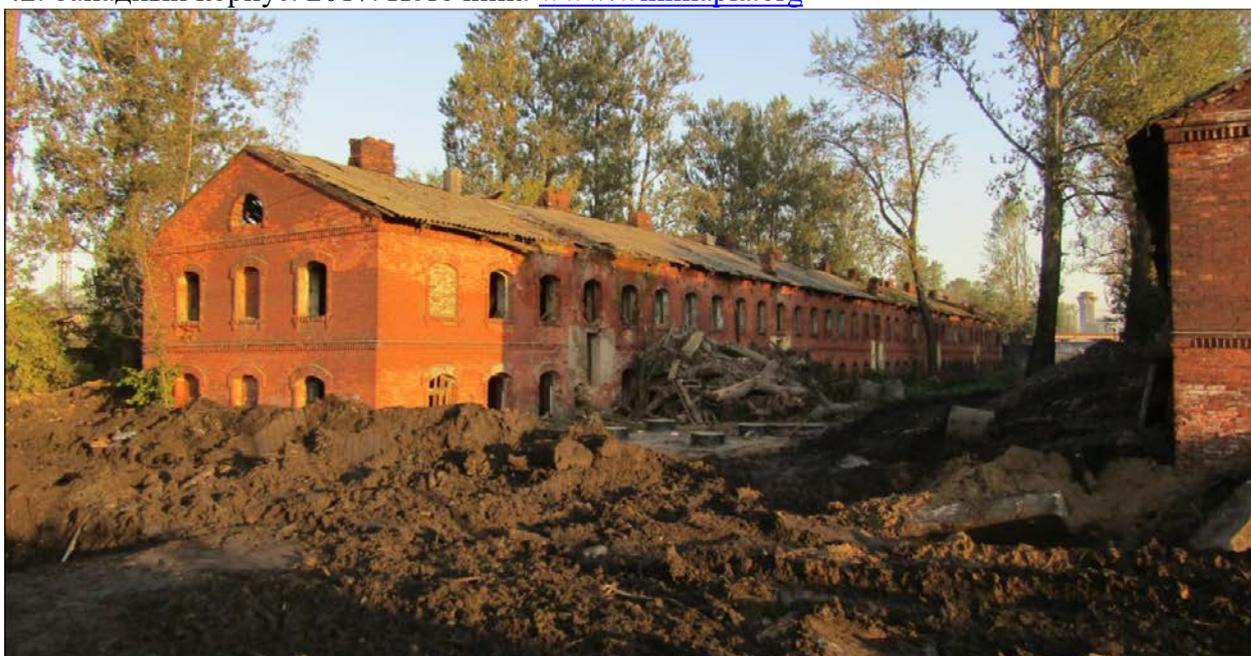
40. Западный корпус. 2015. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



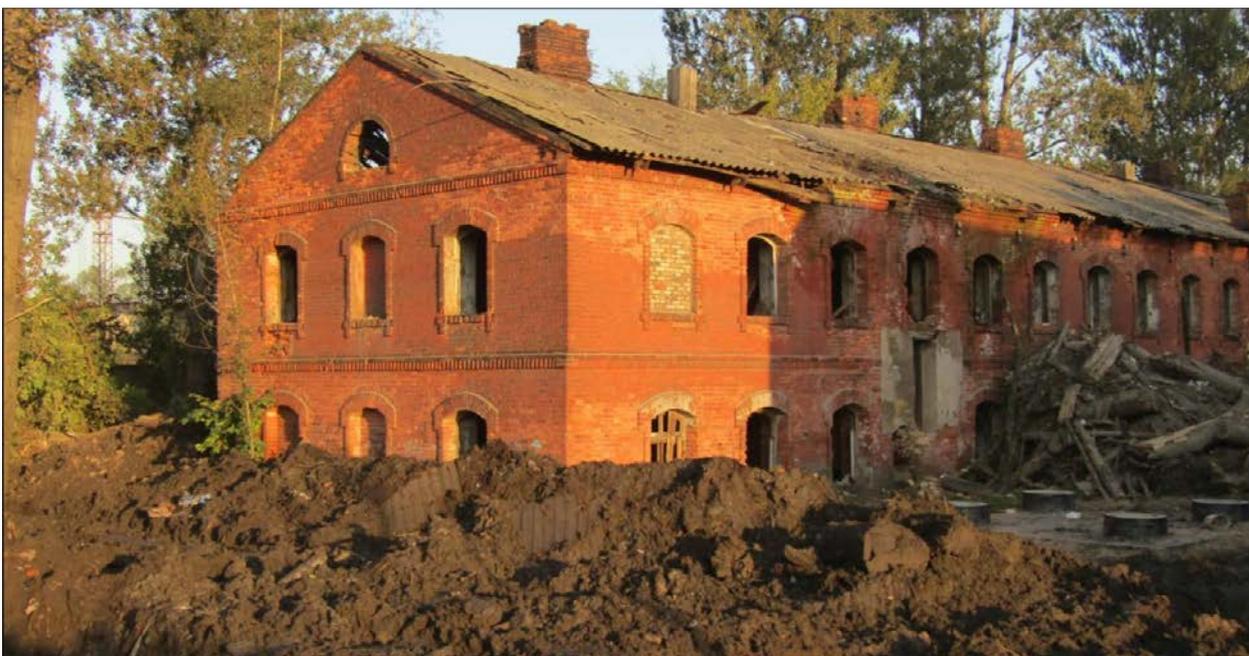
41. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



42. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



43. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



44. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



45. Общий вид казарм. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



46. Восточный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)



47. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



48. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



49. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



50. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



51. Западный корпус. Южная лестница. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



52. Западный корпус. Южная лестница. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



53. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



54. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



55. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



56. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



57. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



58. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



59. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



60. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



61. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



62. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)



63. Общий вид казарм. Июнь 2018. Источник: Градозащитный Петербург [protect812.com](http://protect812.com)



64. Попытка демонтажа казарм. Июнь 2018. Источник: Градозащитный Петербург  
[protect812.com](http://protect812.com)

### Перечень иллюстраций.

1. «План столичного города Санктпетербурга», 1792 г. Фрагмент. (РНБ. К 1-Пб 4/14).
2. «План столичного города С. Петербурга», 1810 г. Фрагмент. (РНБ. К 2-Пб 4/21).
3. Подробный план Санкт-Петербурга 1828 г. генерал-майора Шуберта. Фрагмент. (РНБ. К 2-Пб 4/58).
4. Атлас 13 частей Санкт-Петербурга Н.И. Цылова 1849 г., л.77. Фрагмент плана Нарвской части. (РНБ. К 4-Л 26/410).
5. Атлас 13 частей Санкт-Петербурга Н.И. Цылова 1849 г., л. 91. Фрагмент плана Нарвской части. (РНБ. К 4-Л 26/410).
6. Фрагмент «Плана столичного города Санкт-Петербурга с показанием заводов и фабрик» 1852 г. Составитель Н. Оверченко. (К 3-Пб 2/20).
7. Фрагмент пояснения к «Плану столичного города Санкт-Петербурга с показанием заводов и фабрик» 1852 г. Составитель Н. Оверченко. (К 3-Пб 2/20).
8. План местности около станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1854 г. (ЦГИА СПб. Ф.513. Оп.102. Д.5624. Л.5-8).
9. План части Санкт-Петербурга 1855 г. с показанием территории Варшавского вокзала. (Архив Музея Октябрьской железной дороги).
10. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1860 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1860/?x=30.309875&y=59.904177&track=0&gpson=0](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1860/?x=30.309875&y=59.904177&track=0&gpson=0)).
11. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1871 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1871/?x=30.306114&y=59.899629](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1871/?x=30.306114&y=59.899629))
12. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1875 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/mappeterburg\\_1875/?x=30.306543&y=59.903838](http://www.etomesto.ru/mappeterburg_1875/?x=30.306543&y=59.903838))
13. План общего расположения станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1870-х гг. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400. (лист без нумерации)).
14. Пояснение к плану станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1870-х гг. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400 (лист без нумерации)).
15. Часть генерального плана территории станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1881 г. (РГИА. Ф.262. Оп.1. Д.4640 Л.4).
16. План части Санкт-Петербургской станции Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1883 г. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.401. Л.1).
17. План территории станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1893 г. с нанесенным проектом постройки сарая для хранения трех императорских поездов, утвержденным 1 апреля 1897 г. (церковь). (Архив Музея Октябрьской железной дороги).
18. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1896 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1896/?x=30.310233&y=59.903235](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1896/?x=30.310233&y=59.903235))
19. Фрагмент карты Санкт-Петербурга 1897 г. с показанием части территории Варшавского вокзала. (Архив Музея Октябрьской железной дороги).
20. Фрагмент плана Санкт-Петербурга 1904 г. с показанием территории Варшавского вокзала. ([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1904/?x=30.310233&y=59.903235&track=0&gpson=0](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1904/?x=30.310233&y=59.903235&track=0&gpson=0))
21. План станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1908 г. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400 (лист без нумерации)).
22. Пояснение к плану территории Варшавского вокзала 1908 г. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400 (лист без нумерации)).

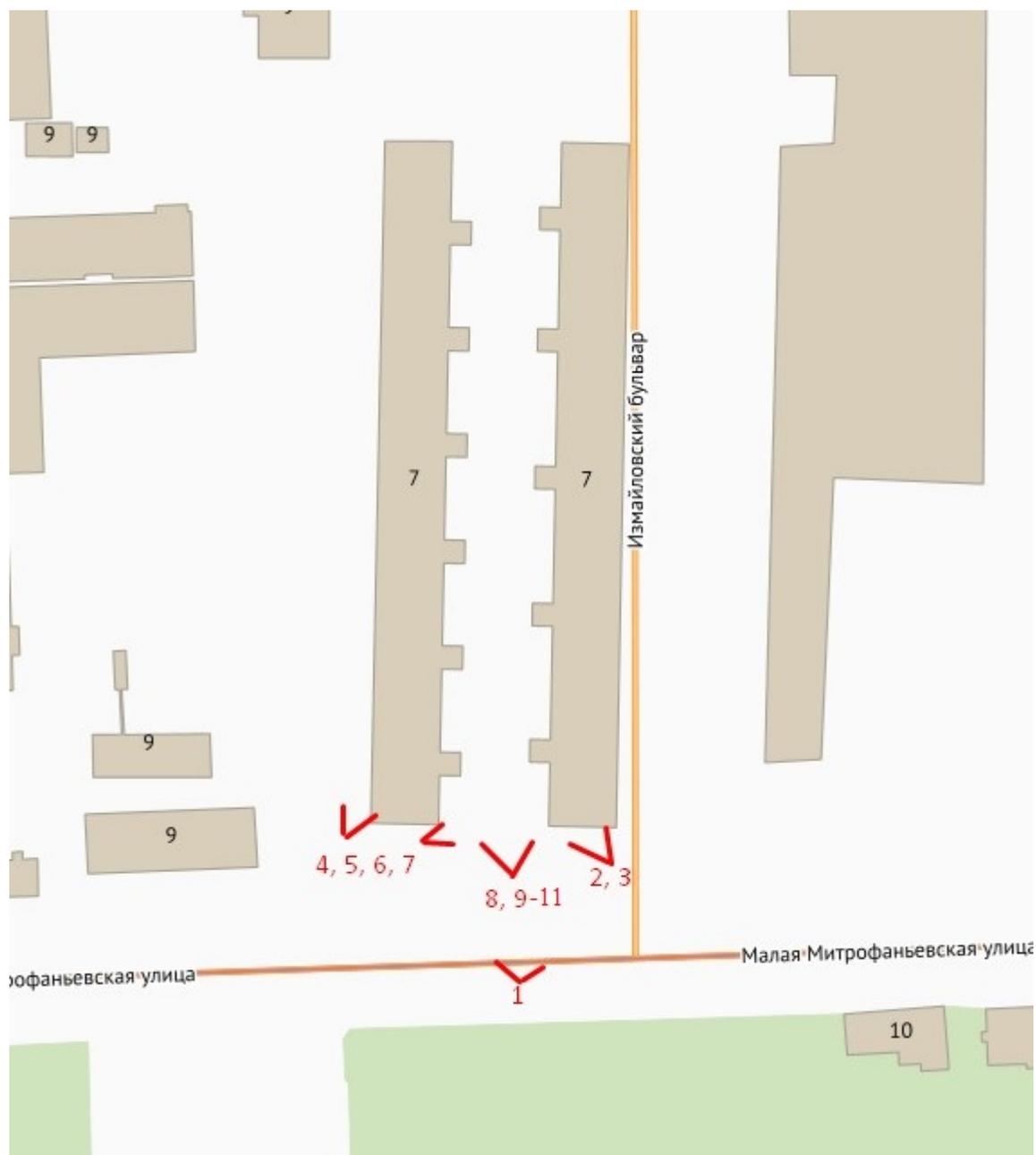
23. Пояснение к плану территории Варшавского вокзала 1908 г. (РГИА. Ф.350. Оп.44. Д.400 (лист без нумерации)).
24. План расположения путей и зданий на станции Санкт-Петербург Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги 1912 г. (РГИА. Ф.273. Оп.6. Д.1753 (лист без нумерации)).
25. Фрагмент карты Санкт-Петербурга 1914 г. с показанием территории Варшавского вокзала (нанесены не все объекты).  
([http://www.etomesto.ru/map-peterburg\\_1914/?x=30.304825&y=59.899116](http://www.etomesto.ru/map-peterburg_1914/?x=30.304825&y=59.899116))
26. Фрагмент карты Санкт-Петербурга 1916 г. с показанием территории Варшавского вокзала. (<http://retromap.ru/m.php#l=1419161&z=14&y=59.905133&x=30.299026>)
27. План 1-го, 2-го и 4-го участков Нарвской части Санкт-Петербурга. Фрагмент. 1917 г. (Справочник «Весь Петроград». 1917 г.)
28. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. л.12.)
29. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.12-об.)
30. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.13.)
31. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.13-об.)
32. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.14.)
33. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.14-об.)
34. Описание С.-Петербургской станции Варшавской железной дороги, 1896 г. (ЦГИА СПб.Ф.569.Оп.17.Д.513. Л.15.)
35. План фрагмента продольного фасада типового проекта казармы для ст. Санкт-Петербург Петербурго-варшавской железной дороги, 1858 г.. (РГИА. Ф.350. Оп44. Д.1579. Л.1).
36. План первого этажа типового проекта казармы для ст. Санкт-Петербург Петербурго-варшавской железной дороги, 1858 г.. (РГИА. Ф.350. Оп44. Д.1579. Л.1).
37. План продольного и поперечного разрезов типового проекта казармы для ст. Санкт-Петербург Петербурго-варшавской железной дороги, 1858 г.. (РГИА. Ф.350. Оп44. Д.1579. Л.1).
38. Топогеодезическая съемка 2012 г. Планшет №2329-10. (ГГО УАИ КГА).
39. Аэрофотосъемка. 1941. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
40. Западный корпус. 2015. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
41. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
42. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
43. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
44. Западный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
45. Общий вид казарм. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
46. Восточный корпус. 2017. Источник: [www.wikimapia.org](http://www.wikimapia.org)
47. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
48. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
49. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
50. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
51. Западный корпус. Южная лестница. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
52. Западный корпус. Южная лестница. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
53. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
54. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
55. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)

56. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
57. Западный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
58. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
59. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
60. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
61. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
62. Восточный корпус. 2017. Источник: Архитектурный сайт Петербурга [www.citywalls.ru](http://www.citywalls.ru)
63. Общий вид казарм. Июнь 2018. Источник: Градозащитный Петербург [protect812.com](http://protect812.com)
64. Попытка демонтажа казарм. Июнь 2018. Источник: Градозащитный Петербург [protect812.com](http://protect812.com)

# Материалы фотофиксации

Фото эксперта А.А. Кононова, 2021 год

## Точки фотофиксации



### Перечень фотофиксации

1. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Общий вид с юга.
2. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-востока.
3. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-востока.
4. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-запада.
5. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-запада.
6. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-запада.
7. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с запада.
8. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юга.
9. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Завалы кирпичей, вид с юга.
10. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юга.
11. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Общий вид с юга.



1. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Общий вид с юга.



2. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-востока.



3. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-востока.



4. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-запада.



5. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-запада.



6. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юго-запада.



7. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с запада.



8. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юга.



9. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Завалы кирпичей, вид с юга.



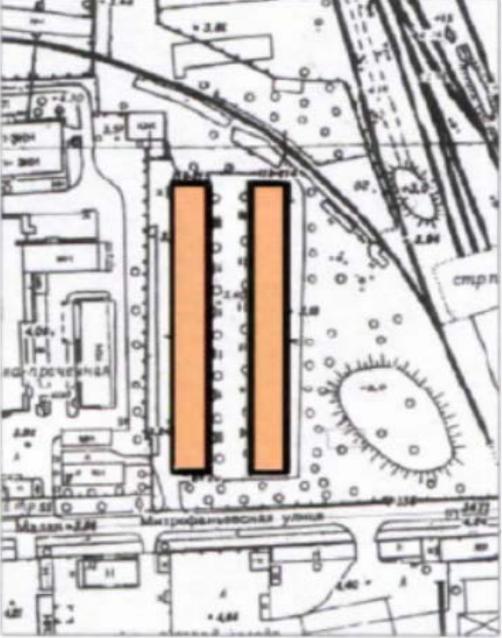
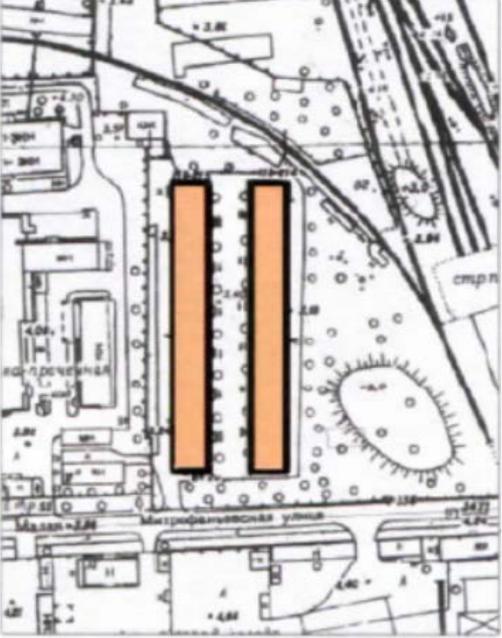
10. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Вид с юга.

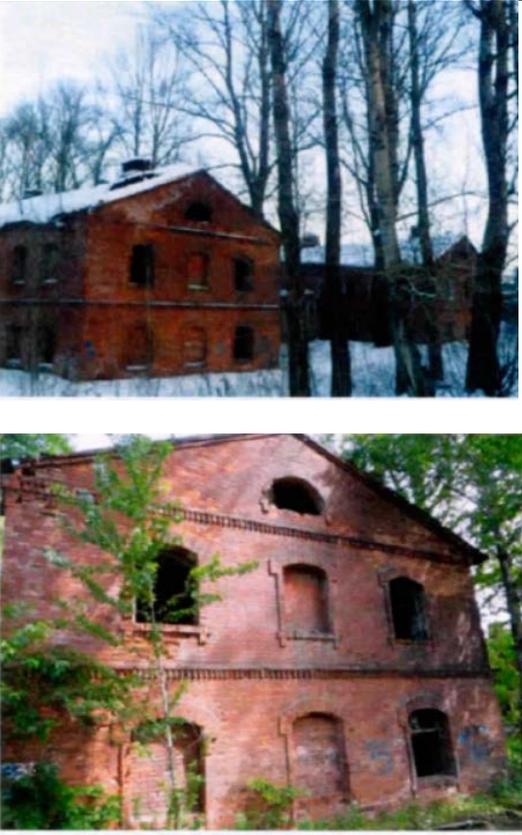
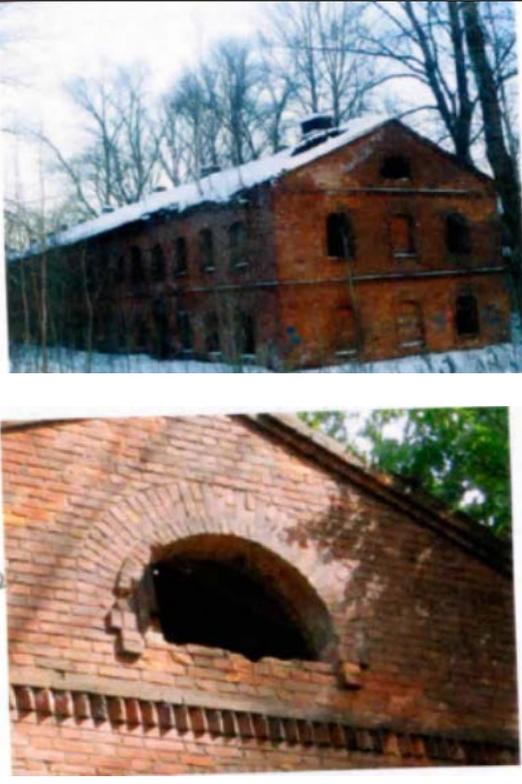


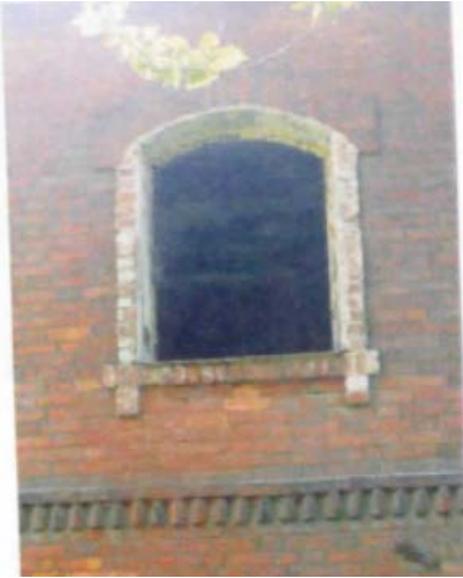
11. «Две казармы для служащих Варшавского вокзала». Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А. Общий вид с юга.

Проект предмета охраны  
объекта культурного  
наследия

**Проект предмета охраны  
 объекта культурного наследия регионального значения  
 «Две казармы для служащих Варшавского вокзала»,  
 расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус  
 1, литера А; Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А**

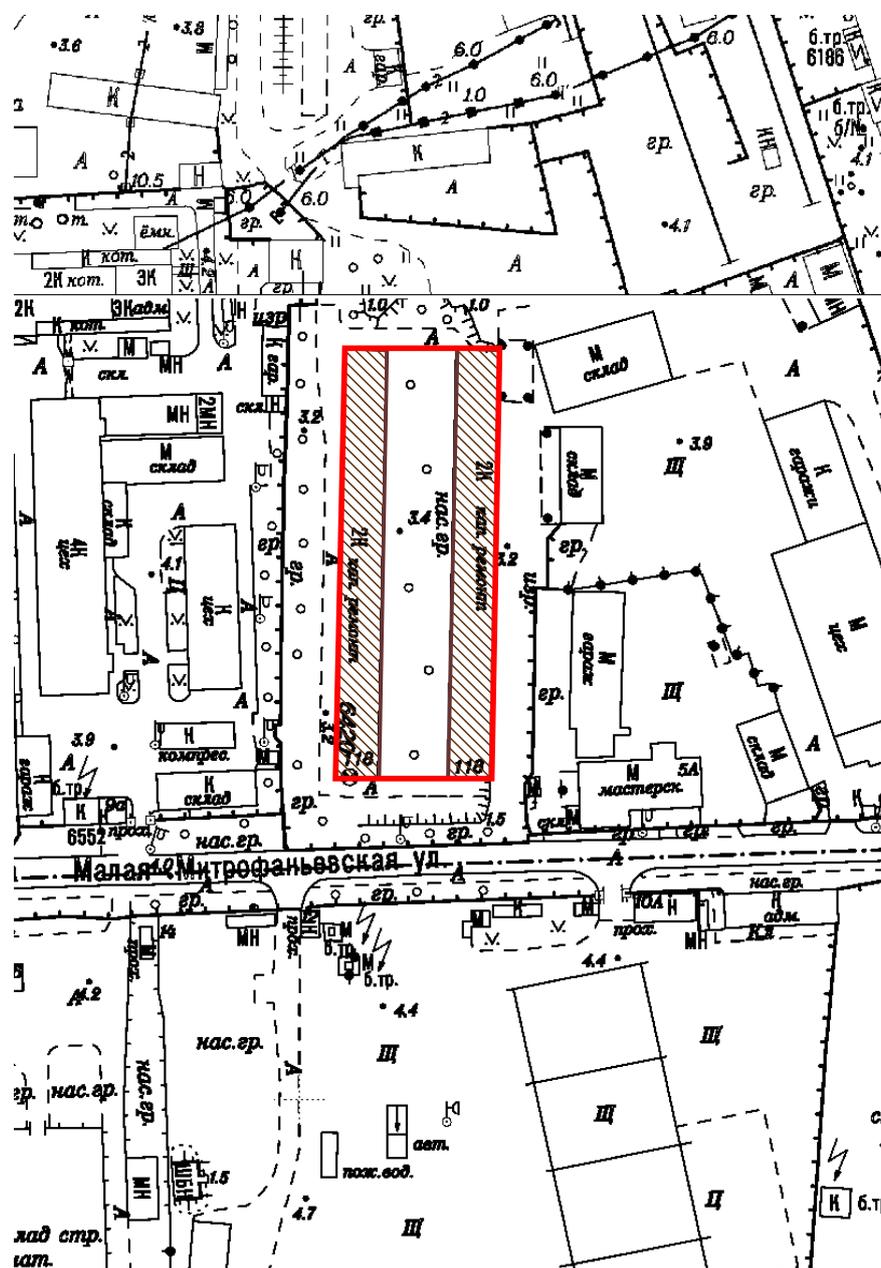
Видовая принадлежность предмета охраны	Предмет охраны	Фотофиксация
1	2	3
1	Местоположение:	4
	<p>Местоположение объекта на северной стороне Малой Митрофаньевской улицы с отступом от красной линии, пятна застройки и принцип расположения зданий в пространстве – два параллельно расположенных здания, вытянутых по оси север-юг, южными торцевыми фасадами выходящих на Малую Митрофаньевскую улицу.</p>	
2	<p>Объемно-пространственное решение:</p> <p>Габариты и конфигурация двух идентичных друг другу двухэтажных зданий;</p>	

	<p>Крыши – габариты, включая высоту конька, и конфигурация (двускатная),</p> <p>в том числе габариты, конфигурация и местоположение возвышающихся над кровлей дымовых труб;</p> <p>материал кровли – железо;</p> <p>треугольные фронтоны поперечных (северных и южных) фасадов с полуциркульными окнами с клинчатыми перемычками в тимпанах;</p>	
3	<p>Архитектурно-художественное решение фасадов</p> <p>архитектурно-художественное решение фасадов в стиле безордерного классицизма; вертикальные членения в 40 световых осей для продольных и 3 световые оси для поперечных фасадов;</p> <p>Цоколи известняковой (?) плиты, скрытые культурным слоем;</p> <p>Материал фасадной поверхности (красный кирпич);</p> <p>Местоположение, конфигурация (полуциркульные, с клинчатыми перемычками), габариты оконных проемов в тимпанах треугольных фронтонов поперечных (северных и южных) фасадов;</p>	

	<p>Конфигурация (прямоугольные с лучковым завершением), габариты, местоположение оконных проемов продольных фасадов;</p> <p>Конфигурация (прямоугольные), габариты, местоположение дверных проемов, расположенных по восточному фасаду западного корпуса и западному фасаду восточного корпуса;</p> <p>Оконные заполнения: материал (дерево), цвет (светло-коричневый), рисунок расстекловки (квадратная расстекловка на 4 части, фрамуга с двухчастным рисунком и лучковым завершением);</p> <p>Уплощенные наличники с кирпичной клинчатой перемычкой и стилизованной подкарнизной доской «с ушками»;</p> <p>Горизонтальные межэтажные профилированные тяги между 1-м и 2-м этажами с поясом поребрика;</p> <p>Венчающих карниз с подкарнизной тягой – поребриком.</p>	   
--	---	--

Проект границ территории  
объекта культурного  
наследия

**ПРОЕКТ ГРАНИЦ**  
**территории объекта культурного наследия**  
**регионального значения**  
**«Две казармы для служащих Варшавского вокзала»**  
**(г. Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская ул., 7)**



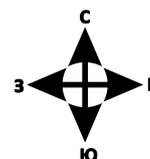
Условные обозначения:



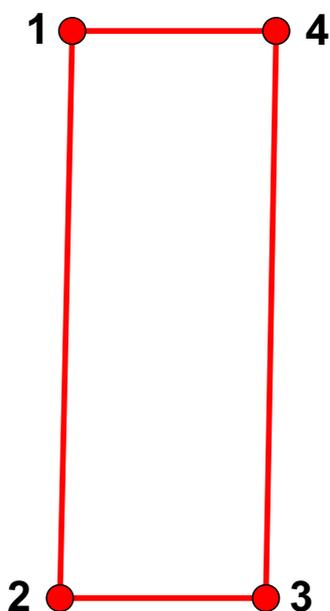
- граница территории объекта культурного наследия регионального значения



- объект культурного наследия регионального значения



**КООРДИНАТЫ ПОВОРОТНЫХ ТОЧЕК**  
**границ объекта культурного наследия регионального значения**  
**«Две казармы для служащих Варшавского вокзала»**  
**в МСК-1964 (км)**



<b>№</b>	<b>X</b>	<b>Y</b>
1	89991.99	113209.64
2	89890.19	113207.41
3	89889.77	113246.15
4	89991.57	113248.98

**Описание границ:**

- От точки 1 к точке 2 на юго-запад
- От точки 2 к точке 3 на восток
- От точки 3 к точке 4 на северо-восток
- От точки 4 к точке 1 на запад

РЕЖИМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ  
объекта культурного наследия регионального значения

1. На территории объекта культурного наследия запрещаются строительство объектов капитального строительства и увеличение объемно-пространственных характеристик существующих на территории объекта культурного наследия объектов капитального строительства; проведение земляных, строительных, мелиоративных и иных работ, за исключением работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов, сохранению историко-градостроительной или природной среды объекта культурного наследия.
2. На территории объекта культурного наследия разрешается ведение хозяйственной деятельности, не противоречащей требованиям обеспечения сохранности объекта культурного наследия и позволяющей обеспечить функционирование объекта культурного наследия в современных условиях.
3. Требования к осуществлению деятельности в границах территории объекта культурного наследия устанавливаются законодательством Российской Федерации и Санкт-Петербурга об объектах культурного наследия.

КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ АТТЕСТАТ  
КАДАСТРОВОГО ИНЖЕНЕРА

Ленинградский областной  
комитет по управлению  
государственным имуществом

Пантелеевой

Настоящий аттестат выдан

(фамилия)

Лидии

Ленинградская область

(имя)

Геннадьевне

г. Санкт-Петербург

(отчество)

21.06.1989 г.

(дата рождения)

в том, что он(а) « 10 » ноября 2011 г.

сдал(а) квалификационный экзамен на соответствие  
квалификационным требованиям, предъявляемым к  
кадастровым инженерам, *Квалификационной комиссии*

*Ленинградской области для проведения аттестации на  
соответствие квалификационным требованиям,  
предъявляемым к кадастровым инженерам.*  
(наименование квалификационной комиссии по проведению аттестации  
на соответствие квалификационным требованиям, предъявляемым к кадастровым инженерам)

Протокол заседания комиссии от

« 10 » ноября 2011 г. № 47-2011-99-Э

Председатель квалификационной  
комиссии

А.В. Савченко

Председатель

(ф. и. о.)

Леноблкомимущества

А.Ю. Дрозденко

(должность)

(ф. и. о.)



Дата выдачи « 22 » ноября 2011 г.

№ 47 - 11 - 0321

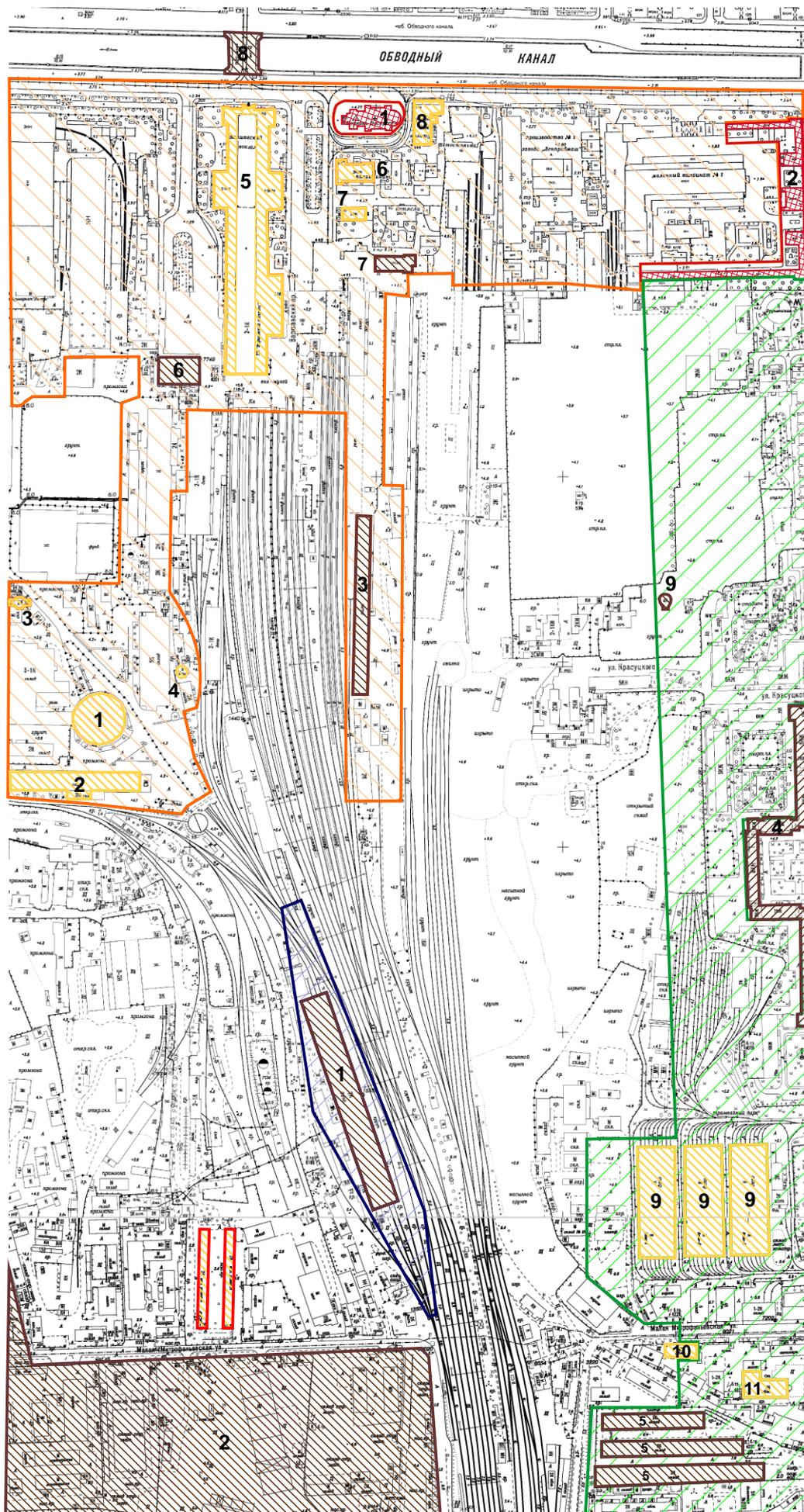
Квалификационный аттестат

признается действующим со дня внесения сведений о кадастровом инженере  
в государственный реестр кадастровых инженеров

Историко-культурный и  
историко-архитектурный  
опорный план.

Ситуационный план

# Историко-культурный опорный план





- зона охраны ОЗРЗ-2 (32)



- зона охраны ЗРЗ (14) 01



- зона охраны ОЗ-1 (32) 04

**Объекты культурного наследия:**



- выявленные объекты культурного наследия:



- граница территории выявленного ОКН «Две казармы для служащих Варшавского вокзала» (не позднее 1854) (исследуемый объект)

В составе ансамбля «Комплекс построек Варшавского вокзала» (1-7):

1. «Круглое производственное здание» (1890-е)
2. «Здание инструментального цеха» (2-я пол. 19 в.)
3. «Здание склада» (1901)
4. «Водонапорная башня» (2-я пол. 19 в.)
5. «Здание вокзала» (1852-1855; 1858-1859, арх. К.А. Скаржинский (1852-1855); инж.-арх. П.О. Сальмонович, инж. Ю. Фляша (1858-1859))
6. «Служебное здание» (2-я пол. 19 в.)
7. «Жилой дом (деревянный двухэтажный )» (2-я пол. 19 в.)
8. «Здание Центральной типографии Министерства путей сообщения» (1913-1914, арх. Н.А. Горностаев)
9. «Трамвайное депо (3 здания)» в составе ансамбля «Московский трамвайный парк» (1906-1909, гражд. инж. Л.Б. Горенберг)

В составе ансамбля «Комплекс построек городского механического хлебопекарного завода» (10-11):

10. «Канторское здание» (1915-1916; 1918, гражд.инж. Л.В. Шмеллинг, при участии инж.-техн. Н.Н. Нагеля)
11. «Производственный корпус» (1915-1916; 1918, гражд.инж. Л.В. Шмеллинг, при участии инж.-техн. Н.Н. Нагеля)



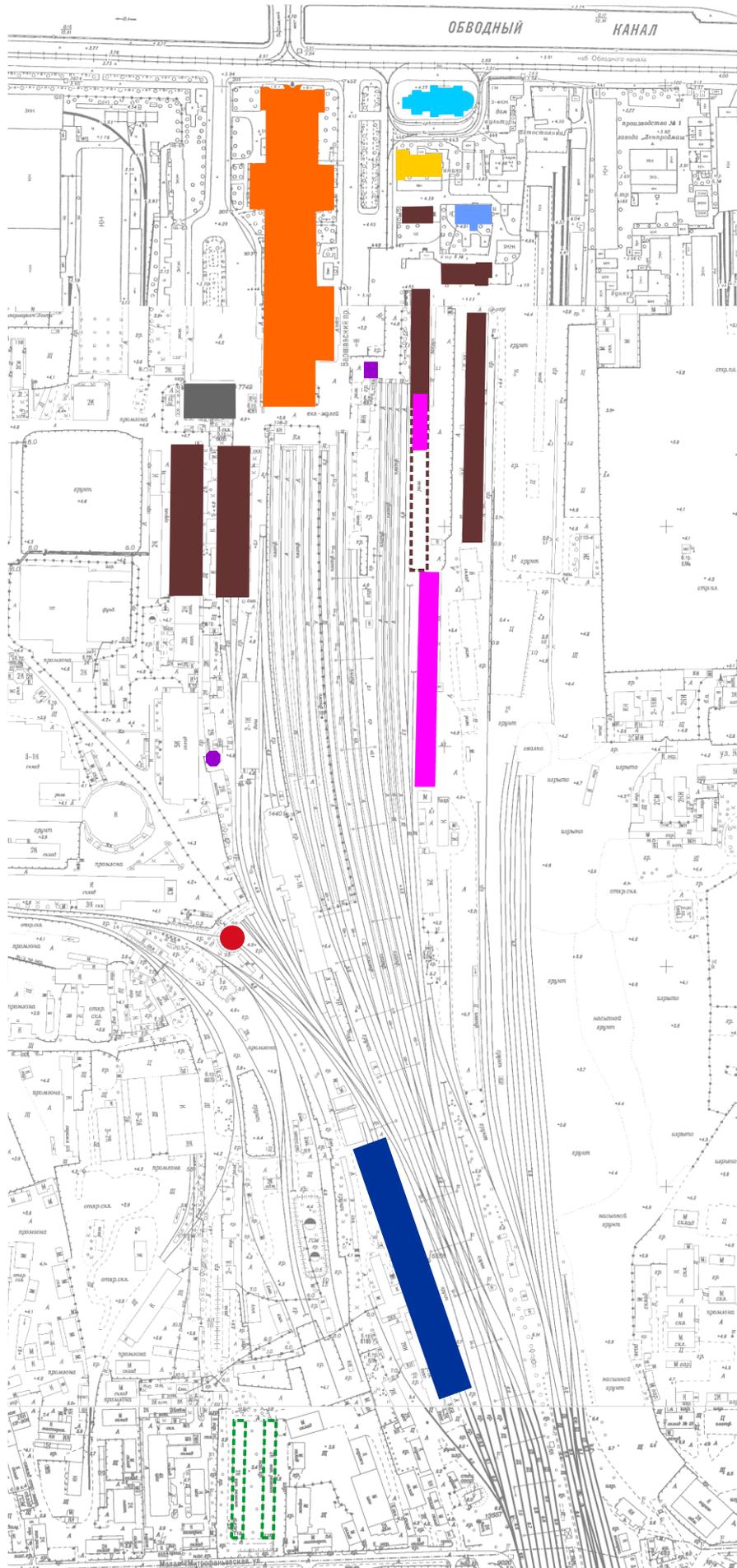
- объекты культурного наследия регионального значения:

1. «Сарай для императорских поездов Варшавского вокзала» (2-я пол. 19 в.)
2. «Кладбище» в составе ансамбля «Митрофаниевское кладбище (православное и лютеранское) с территорией и зданиями»
3. «Товарный пакгауз (южный) Варшавского вокзала» (2-я пол. 19 в.)
4. «Жилой дом» (1938, арх. Ильин Л.А., арх. Арнольд А.М.)
5. «Здание склада» в составе ансамбля «Комплекс построек акционерного общества "Просвещение" Н.С. Цетлина и А. Мейера»
6. «Здание электростанции Санкт-Петербургской станции Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги»
7. «Товарная контора Варшавского вокзала» (2-я пол. 19 в.)
8. «Варшавский мост» (1869-1870, автор не установлен)
9. «Водонапорная башня Новых городских скотобоен» (1880-1882)



- объекты культурного наследия федерального значения:

1. «Церковь Воскресения Христова» (1904-1908, арх. Гримм Г.Д., арх. Гун А.Л., арх. Голи Г.Г.)
2. «Скотопригонный двор», ансамбль (1823-1826)

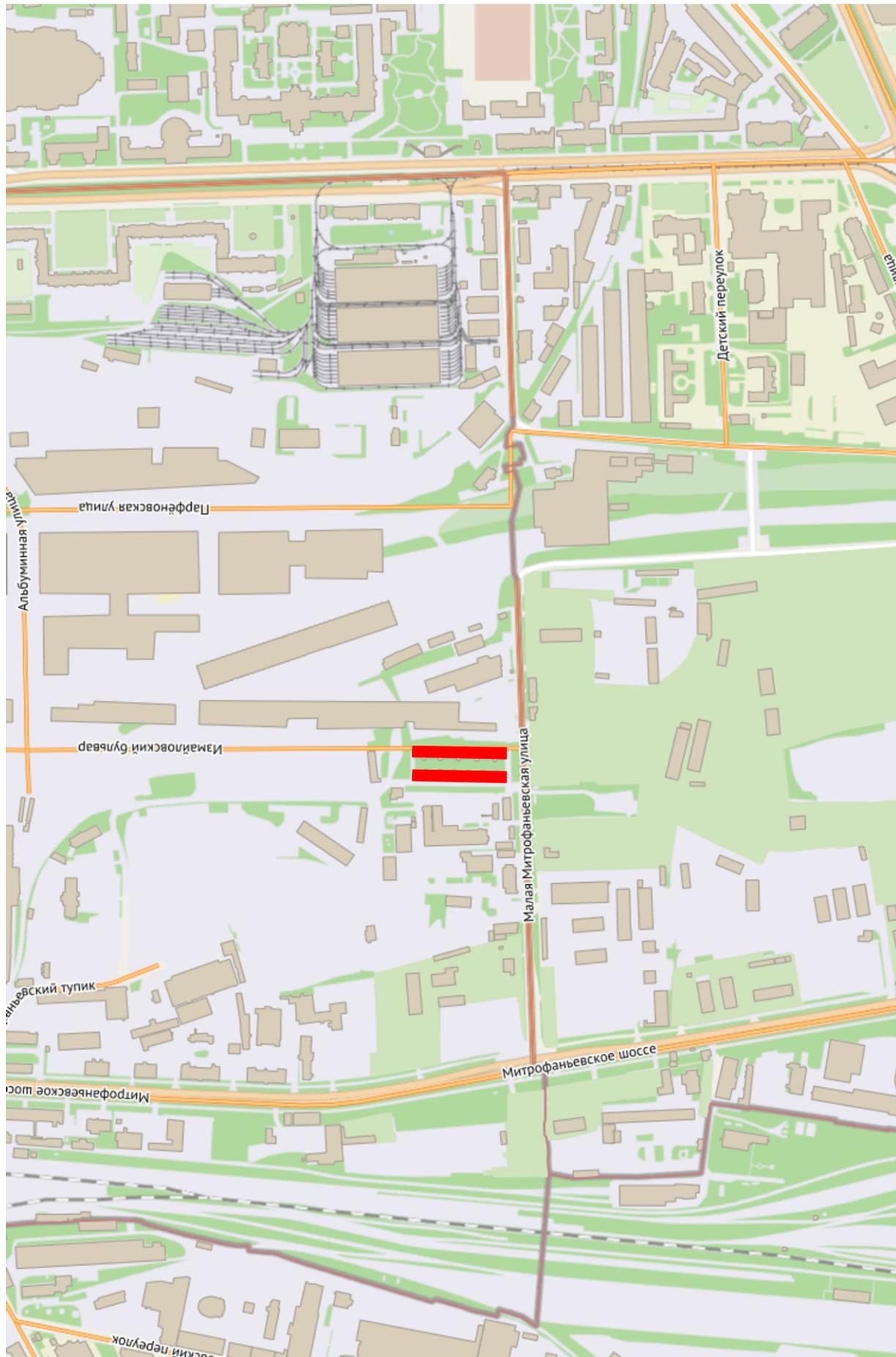


Условные обозначения:

	существует к 1853, перестройка в 1857-1860
	существует к 1854
	1870-е
	утрачено после 2013
	типовой проект в 1881, существует с 1893
	существует к 1893
	1897-1898
	существует к 1906
	между 1904 и 1909
	1896-1897
	1897
	1898-1899



# СИТУАЦИОННЫЙ ПЛАН



- граница рассматриваемого объекта по адресу: г. Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская ул., 7



Копии документов,  
представленных Заявителем

Правительство Санкт-Петербурга  
Комитет имущественных отношений Санкт-Петербурга  
СПб ГУП «Городское Управление инвентаризации и оценки недвижимости»

« 02 » марта 2016 г.

## Разрешение №209

Строению \*) \_\_\_\_\_ в квартале № \_\_\_\_\_  
строительный микрорайон города \_\_\_\_\_

Адмиралтейского района, числящемуся  
под строительным корпусом № \_\_\_\_\_ присвоен **временный**\*\*\*)

адрес: Малая Митрофаньевская улица

дом № 7 корпус № I

Литеровка строений и сооружений производится при проведении инвентаризации.

Разрешение выдано ООО "Петрострой"  
наименование организации,

которой выдано разрешение

Настоящим предлагается в месячный срок навести домовые номерные знаки с обозначением присвоенного адреса.

Директор департамента кадастровых работ \_\_\_\_\_  
(Едунова Н.В.)

М.П.

Руководитель группы \_\_\_\_\_  
(Д.С. Соболев)

\*) - хозяйственный корпус (Малая Митрофаньевская ул., д. 7)  
\*\*) - адрес присвоен до оформления границ землепользования

## План

Адрес: г. Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус I



— - ориентировочные границы строения \*)

\*) — уточнение границ строения производится при проведении инвентаризации

Правительство Санкт-Петербурга  
Комитет имущественных отношений Санкт-Петербурга  
СПб ГУП «Городское Управление инвентаризации и оценки недвижимости»

« 02 » марта 2016 г.

## Разрешение №210

Строению \*) \_\_\_\_\_ в квартале № \_\_\_\_\_  
строительный микрорайон города \_\_\_\_\_

Адмиралтейского района, числящемуся  
под строительным корпусом № \_\_\_\_\_ присвоен **временный** \*\*)

адрес: Малая Митрофаньевская улица

дом № 7 корпус № 2

Литеровка строений и сооружений производится при проведении инвентаризации.

Разрешение выдано ООО "Петрострой"

наименование организации,

которой выдано разрешение

Настоящим предлагается в месячный срок навести домовые номерные знаки с обозначением присвоенного адреса.

Директор департамента кадастровых работ

М.П.

Руководитель группы

(Едунова Н.В.)

(Д.С. Соболев)

\*) - хозяйственный корпус (Малая Митрофаньевская ул., д. 7)

\*\*) - адрес присвоен до оформления границ землепользования

## План

Адрес: г. Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2



— ориентировочные границы строения \*)

\*) — уточнение границ строения производится при проведении инвентаризации

Приложение  
к приказу Леноблкомимущества  
№ 10 от 10 июля 2012 года

**Государственное предприятие Ленинградской области  
Фонд имущества Ленинградской области**

**УВЕДОМЛЕНИЕ  
О ПОДТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕХОДА ПРАВА  
СОБСТВЕННОСТИ  
НА ОБЪЕКТ НЕДВИЖИМОСТИ**

Регистрационный № 593-н

от «24» июля 2017 г.

Настоящим уведомлением подтверждается переход права собственности на объект недвижимого имущества:

Хозяйственный корпус, общей площадью 1919,2 кв.м, инвентарный номер 57,  
расположенный по адресу:

г. Санкт - Петербург, ул. Малая Митрофаньевская, д. 7, корп. 2, лит. А,

к ООО «Петрострой»,

в процессе приватизации Малого государственного предприятия «Петрострой».

Указанный в уведомлении объект недвижимого имущества при приватизации не включен в состав имущества, оставленного в государственной собственности.

Директор Государственного предприятия  
Ленинградской области «Фонд имущества Ленинградской области»

Н.И. Катина

«24» июля 2017 г.

Согласовано:  
Первый заместитель председателя  
Ленинградского областного комитета  
по управлению государственным имуществом

О.Е. Зинченко

«24» июля 2017 г.

Правительство Санкт-Петербурга  
Комитет имущественных отношений Санкт-Петербурга  
16 ГУП «Городское Управление инвентаризации и оценки недвижимости»

« 02 » марта 2016 г.

## Разрешение №210

по делу № \_\_\_\_\_ в отношении \*) \_\_\_\_\_ в квартале № \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ строительный микрорайон города \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Иришнейского района, числящемуся \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ строительным корпусом № \_\_\_\_\_ присвоен временный \*\*)

адрес: Малая Митрофаньевская улица  
д. № \_\_\_\_\_ 7 корпус № \_\_\_\_\_ 2

Литеровка строений и сооружений производится при проведении инвентаризации.

решение выдано ООО "Петрострой"  
\_\_\_\_\_ наименование организации,  
\_\_\_\_\_ которой выдано разрешение

Настоящим предлагается в месячный срок навесить домовые знаки с обозначением присвоенного адреса.

Директор департамента кадастровых работ \_\_\_\_\_ (Едунова Н.В.)  
М.П. \_\_\_\_\_  
Руководитель группы \_\_\_\_\_ (Д.С. Соболев)

\*) - хозяйственный корпус (Малая Митрофаньевская ул., д.7)  
\*\*) - адрес присвоен до оформления границ землепользования

## План

Адрес: г. Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2



— ориентировочные границы строения \*)

\*) — уточнение границ строения производится при проведении инвентаризации

**УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ, КАДАСТРА И КАРТОГРАФИИ ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ**  
(полное наименование органа регистрации прав)

Раздел 1

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об основных характеристиках и зарегистрированных правах на объект недвижимости  
Сведения об основных характеристиках объекта недвижимости

В Единый государственный реестр недвижимости внесены следующие сведения:

<b>Здание</b>	
<small>(вид объекта недвижимости)</small>	
Лист № _____ Раздела <u>1</u>	Всего листов раздела <u>1</u> : _____
<u>31.08.2018</u>	Всего разделов: _____
Кадастровый номер:	<u>78:32:0750102:3552</u>
Номер кадастрового квартала:	<u>78:32:0750102</u>
Дата присвоения кадастрового номера:	<u>30.08.2018</u>
Ранее присвоенный государственный учетный номер:	<u>Инвентарный номер: 57</u>
Адрес:	<u>г.Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А</u>
Площадь, м <sup>2</sup> :	<u>1919.2</u>
Назначение:	<u>Нежилое здание</u>
Наименование:	<u>Хозяйственный корпус</u>
Количество этажей, в том числе подземных этажей:	<u>2</u>
Год ввода в эксплуатацию по завершении строительства:	<u>данные отсутствуют</u>
Год завершения строительства:	<u>1973</u>
Кадастровая стоимость, руб.:	<u>36018720.34</u>
Кадастровые номера иных объектов недвижимости, в пределах которых расположен объект недвижимости:	<u>данные отсутствуют</u>
Кадастровые номера помещений, машино-мест, расположенных в здании или сооружении:	<u>данные отсутствуют</u>
Виды разрешенного использования:	<u>данные отсутствуют</u>
Статус записи об объекте недвижимости:	<u>Сведения об объекте недвижимости имеют статус "актуальные"</u>
Особые отметки:	<u>данные отсутствуют</u>
Получатель выписки:	<u>Общество с ограниченной ответственностью "Петрострой"</u>
<b>ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ-ЭКСПЕРТ</b> <small>(полное наименование должности)</small>	<b>Абрамян А. А.</b> <small>(инициалы, фамилия)</small>

М.П.



Раздел 2

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об основных характеристиках и зарегистрированных правах на объект недвижимости

**Сведения о зарегистрированных правах**

Здание			
<small>(вид объекта недвижимости)</small>			
Лист №	Раздела <u>2</u>	Всего листов раздела <u>2</u> :	Всего разделов: _____
31.08.2018		Всего листов выписки: _____	
Кадастровый номер:		78:32:0750102:3552	

1. Правообладатель (правообладатели):	1.1. Общество с ограниченной ответственностью "Петрострой", ИНН: 4706036180, ОГРН: 1144706000911
2. Вид, номер и дата государственной регистрации права:	2.1. Собственность, № 78:32:0750102:3552-78/034/2018-1 от 30.08.2018
3. Документы-основания:	3.1. План приватизации Малого государственного предприятия "Петрострой" от 13.07.1993 (утвержденного 19.12.1992); Уведомление о подтверждении перехода права собственности на объект недвижимости от 24.07.2017 №593-н
4. Ограничение прав и обременение объекта недвижимости:	не зарегистрировано
5. Сведения о наличии решения об изъятии объекта недвижимости для государственных и муниципальных нужд:	данные отсутствуют
6. Сведения об осуществлении государственной регистрации прав без необходимого в силу закона согласия третьего лица, органа:	данные отсутствуют

ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ-ЭКСПЕРТ	Абрамян А.А.
<small>(полное наименование должности)</small>	<small>(подпись)</small>
	<small>(инициалы, фамилия)</small>

М.П.

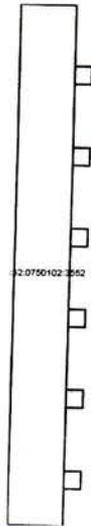


Раздел 4

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об основных характеристиках и зарегистрированных правах на объект недвижимости  
**Описание местоположения объекта недвижимости**

Здание			
(вид объекта недвижимости)			
Лист №	Раздела <b>4</b>	Всего листов раздела <b>4</b> : _____	Всего разделов: _____
<b>31.08.2018</b>		Всего листов выписки: _____	
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>	

Схема расположения объекта недвижимости на земельном(ых) участке(ах):

	
Масштаб 1:	данные отсутствуют

ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ-ЭКСПЕРТ <small>(полное наименование должности)</small>	М.П.	Абрамян А.А. <small>(инициалы, фамилия)</small>
--	------	--



Приложение  
к приказу Леноблкомимущества  
№ 10 от 10 июля 2012 года

**Государственное предприятие Ленинградской области  
Фонд имущества Ленинградской области**

**УВЕДОМЛЕНИЕ  
О ПОДТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕХОДА ПРАВА  
СОБСТВЕННОСТИ  
НА ОБЪЕКТ НЕДВИЖИМОСТИ**

Регистрационный № 592-н

от «24» июля 2017 г.

Настоящим уведомлением подтверждается переход права собственности на объект недвижимого имущества:

Хозяйственный корпус, общей площадью 1886,9 кв.м, инвентарный номер 56,  
расположенный по адресу:

г. Санкт - Петербург, ул. Малая Митрофаньевская, д. 7, корп. 1, лит. А,

к ООО «Петрострой»,

в процессе приватизации Малого государственного предприятия «Петрострой».

Указанный в уведомлении объект недвижимого имущества при приватизации не включен в состав имущества, оставленного в государственной собственности.

Директор Государственного предприятия  
Ленинградской области «Фонд имущества Ленинградской области»

Н.И. Катина

«24» июля 2017 г.

Согласовано:

Первый заместитель председателя  
Ленинградского областного комитета  
по управлению государственным имуществом

О.Е. Зинченко

«24» июля 2017 г.



Правительство Санкт-Петербурга  
Комитет имущественных отношений Санкт-Петербурга  
СПб ГУП «Городское Управление инвентаризации и оценки недвижимости»

« 02 » марта 2016 г.

## Разрешение №209

Строению <sup>\*)</sup> \_\_\_\_\_ в квартале № \_\_\_\_\_  
строительный микрорайон города \_\_\_\_\_

Адмиралтейского района, числящемуся

под строительным корпусом № \_\_\_\_\_ присвоен временный <sup>\*\*)</sup>

адрес: Малая Митрофаньевская улица

дом № 7 корпус № 1

Литеровка строений и сооружений производится при проведении инвентаризации.

Разрешение выдано ООО "Петрострой"

наименование организации,

которой выдано разрешение

Настоящим предлагается в месячный срок навесить домовые номерные знаки с обозначением присвоенного адреса.

Директор департамента кадастровых работ

М.П.

Руководитель группы

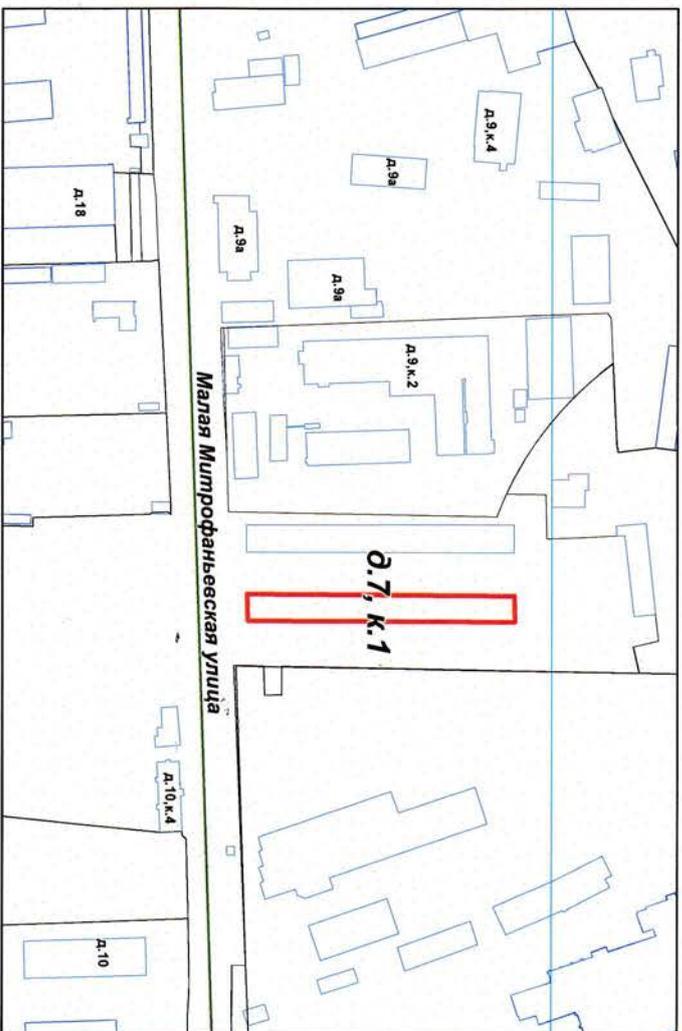


(Д.С. Соболев)

<sup>\*)</sup> - хозяйственный корпус (Малая Митрофаньевская ул., д. 7)  
<sup>\*\*)</sup> - адрес присвоен до оформления границ земельного пользования

## План

Адрес: г. Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1



— - ориентировочные границы строения <sup>\*)</sup>

<sup>\*)</sup> - уточнение границ строения производится при проведении инвентаризации

**УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ, КАДАСТРА И КАРТОГРАФИИ ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ**  
(полное наименование органа регистрации прав)

Раздел I

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об основных характеристиках и зарегистрированных правах на объект недвижимости  
Сведения об основных характеристиках объекта недвижимости

В Единый государственный реестр недвижимости внесены следующие сведения:

<b>Здание</b>			
<small>(вид объекта недвижимости)</small>			
Лист №	Раздела <u>1</u>	Всего листов раздела <u>1</u> :	Всего разделов: _____
<b>31.08.2018</b>		Всего листов выписки: _____	
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>	

Номер кадастрового квартала:	78:32:0750102
Дата присвоения кадастрового номера:	30.08.2018
Ранее присвоенный государственный учетный номер:	Инвентарный номер: 56

Адрес:	г.Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А
Площадь, м²:	1886.9
Назначение:	Нежилое здание
Наименование:	Хозяйственный корпус
Количество этажей, в том числе подземных этажей:	2
Год ввода в эксплуатацию по завершении строительства:	данные отсутствуют
Год завершения строительства:	1973
Кадастровая стоимость, руб.:	35412527.83
Кадастровые номера иных объектов недвижимости, в пределах которых расположен объект недвижимости:	данные отсутствуют
Кадастровые номера помещений, машино-мест, расположенных в здании или сооружении:	данные отсутствуют
Виды разрешенного использования:	данные отсутствуют
Статус записи об объекте недвижимости:	Сведения об объекте недвижимости имеют статус "актуальные"
Особые отметки:	данные отсутствуют
Получатель выписки:	Общество с ограниченной ответственностью "Петрострой"

<b>ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ-ЭКСПЕРТ</b>		<b>Абрамян А.А.</b>
<small>(полное наименование должности)</small>	<small>(подпись)</small>	<small>(инициалы, фамилия)</small>

М.П.

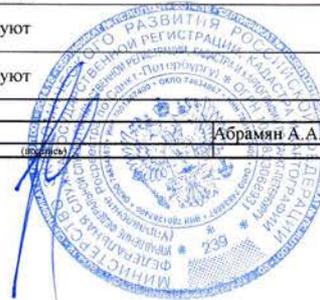


Раздел 2

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об основных характеристиках и зарегистрированных правах на объект недвижимости  
Сведения о зарегистрированных правах

Здание	
<small>(вид объекта недвижимости)</small>	
Лист № _____ Раздела <u>2</u>	Всего листов раздела <u>2</u> : _____
Всего разделов: _____	
Всего листов выписки: _____	
Кадастровый номер:	<u>78:32:0750102:3551</u>
1. Правообладатель (правообладатели):	1.1. Общество с ограниченной ответственностью "Петрострой", ИНН: 4706036180, ОГРН: 1144706000911
2. Вид, номер и дата государственной регистрации права:	2.1. Собственность, № 78:32:0750102:3551-78/034/2018-1 от 30.08.2018
3. Документы-основания:	3.1. Уведомление о подтверждении перехода права собственности на объект недвижимости от 24.07.2017 №592-н; План приватизации Малого государственного предприятия "Петрострой" от 13.07.1993 (утвержденного 19.12.1992)
4. Ограничение прав и обременение объекта недвижимости:	не зарегистрировано
5. Сведения о наличии решения об изъятии объекта недвижимости для государственных и муниципальных нужд:	данные отсутствуют
6. Сведения об осуществлении государственной регистрации прав без необходимого в силу закона согласия третьего лица, органа:	данные отсутствуют
ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ-ЭКСПЕРТ <small>(полное наименование должности)</small>	Абрамян А. А. <small>(инициалы, фамилия)</small>

М.П.



Раздел 4

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об основных характеристиках и зарегистрированных правах на объект недвижимости  
**Описание местоположения объекта недвижимости**

Здание			
<small>(вид объекта недвижимости)</small>			
Лист № <u>31.08.2018</u>	Раздела <u>4</u>	Всего листов раздела <u>4</u> : _____	Всего разделов: _____
Кадастровый номер:		78:32:0750102:3551	

Схема расположения объекта недвижимости на земельном(ых) участке(ах):

	
Масштаб 1:	данные отсутствуют

ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ-ЭКСПЕРТ

(полное наименование должности)

Абрамян А. А.

(инициалы, фамилия)

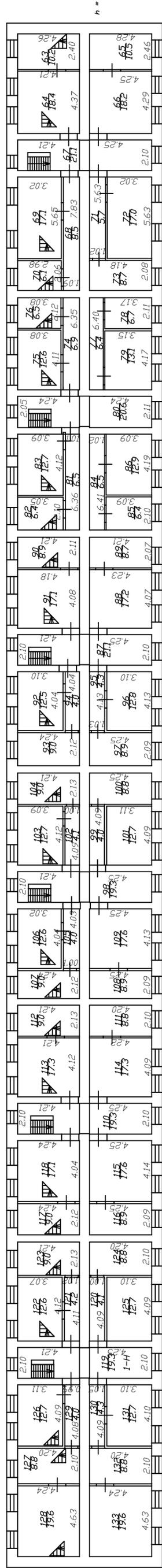
М.П.



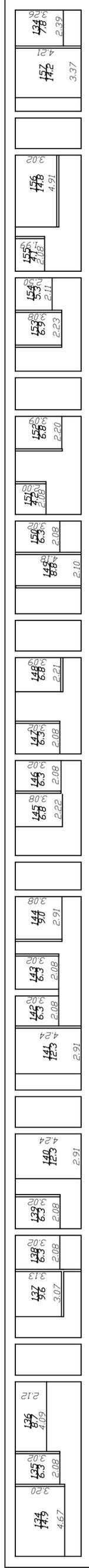
Технический план здания

План этажа

План 1 этажа



План антресольного этажа



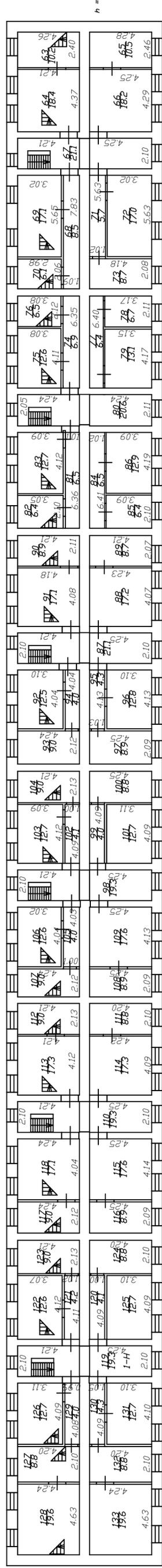
Условные обозначения:



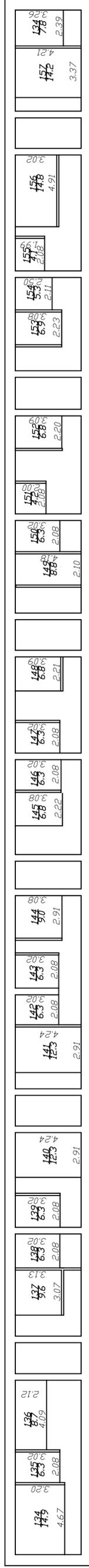
Технический план здания

План этажа

План 1 этажа



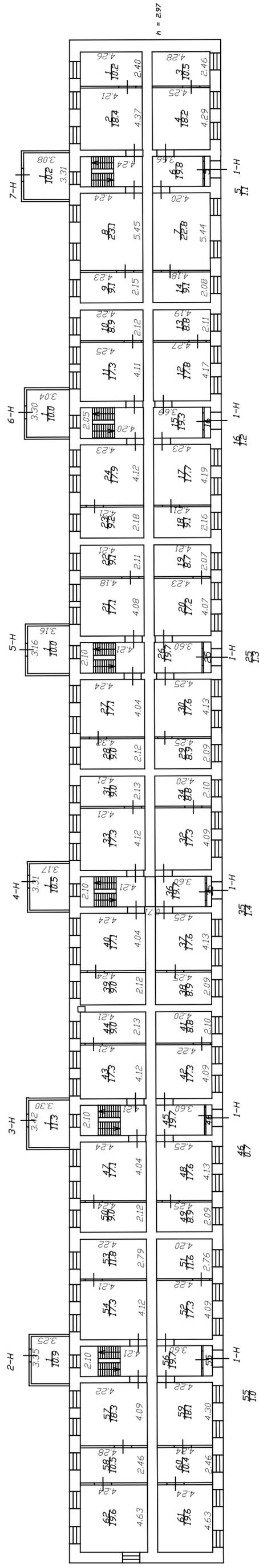
План антресольного этажа



Условные обозначения:



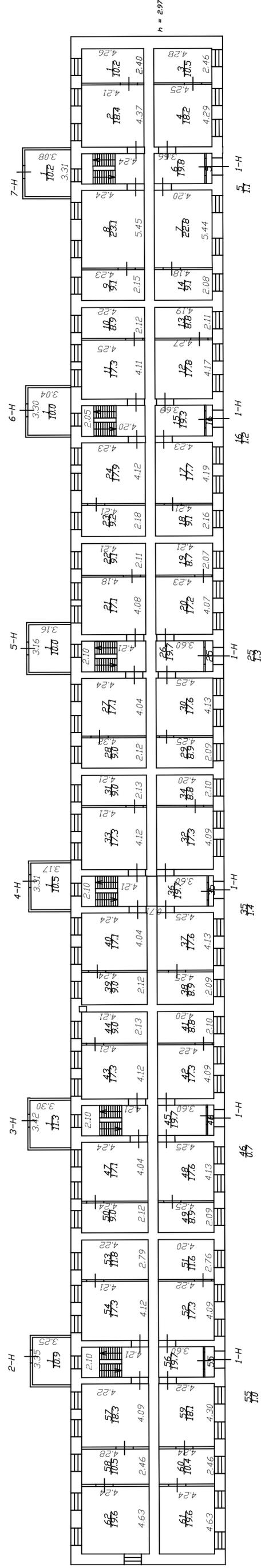
План цокольного этажа



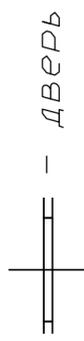
Условные обозначения:



План цокольного этажа



Условные обозначения:





МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ПРИКАЗ**

*11 октября 2018г.*

Москва

№ 1772

**Об утверждении статуса аттестованного эксперта по проведению  
государственной историко-культурной экспертизы**

В соответствии со статьей 30 Федерального закона от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», с пунктом 9 Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. № 569, Положением о порядке аттестации экспертов по проведению государственной историко-культурной экспертизы, утвержденным приказом Минкультуры России от 26 августа 2010 г. № 563 (в редакции приказа Минкультуры России от 17 октября 2011 г. № 1003), руководствуясь Положением об аттестационной комиссии Минкультуры России, утвержденным приказом Минкультуры России от 29 декабря 2011 г. № 1276, протоколом заседания аттестационной комиссии Минкультуры России от 26 сентября 2018 г., п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить статус аттестованного эксперта по проведению государственной историко-культурной экспертизы соискателям согласно приложению.

2. Департаменту государственной охраны культурного наследия (Р.А.Рыбало) обеспечить размещение информации об аттестованных экспертах на официальном сайте Минкультуры России в сети Интернет.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Заместитель Министра



С.Г.Обрывалин

## П р и л о ж е н и е

Утверждено приказом  
Министерства культуры  
Российской Федерации

от «11» 10 2018 г. № 1772

### Аттестованные эксперты по проведению государственной историко-культурной экспертизы

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Объекты экспертизы
1.	Абуханов Абдурахман Залимханович	<ul style="list-style-type: none"> <li>- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;</li> <li>- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр;</li> <li>- проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия;</li> <li>- документация или разделы документации, обосновывающие меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия.</li> </ul>
2.	Аксенов Виктор Викторович	<ul style="list-style-type: none"> <li>- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;</li> <li>- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр;</li> </ul>

		наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия.
20.	Каравашкин Валерий Анатольевич	<ul style="list-style-type: none"> <li>- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;</li> <li>- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр;</li> <li>- документы, обосновывающие изменение категории историко-культурного значения объекта культурного наследия;</li> <li>- проекты зон охраны объекта культурного наследия;</li> <li>- проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия.</li> </ul>
21.	Кононов Александр Александрович	<ul style="list-style-type: none"> <li>- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;</li> <li>- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр.</li> </ul>
22.	Кулакова Марина Ильинична	<ul style="list-style-type: none"> <li>- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;</li> <li>- земли, подлежащие воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию лесов (за исключением работ, указанных в пунктах 3, 4 и 7 части 1 статьи 25 Лесного кодекса Российской Федерации) и иных работ, в случае, если указанные земли расположены в границах территорий, утвержденных в соответствии с пунктом 34.2 пункта 1 статьи 9 настоящего Федерального закона;</li> <li>- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр;</li> <li>- документы, обосновывающие исключение объектов культурного наследия из реестра;</li> <li>- документация, за исключением научных отчетов о выполненных археологических полевых работах, содержащая результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие</li> </ul>



ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
КОМИТЕТ ПО ГОСУДАРСТВЕННОМУ КОНТРОЛЮ, ИСПОЛЬЗОВАНИЮ  
И ОХРАНЕ ПАМЯТНИКОВ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

29.12.2018

№ 560-р

**О включении в перечень выявленных объектов культурного наследия объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия по адресу: Санкт-Петербург, ул. Малая Митрофаньевская, два дома без номера «Две казармы для служащих варшавского вокзала»**

Во исполнение решения Куйбышевского районного суда Санкт-Петербурга от 27.03.2018 по делу №2а-41/2018:

1. Включить в перечень выявленных объектов культурного наследия объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Две казармы для служащих Варшавского вокзала», расположенный по адресу: Санкт-Петербург, ул. Малая Митрофаньевская, два дома без номера.

2. Исключить объект, указанный в пункте 1 распоряжения, из списка объектов, обладающих признаками объектов культурного наследия.

3. Начальнику отдела государственного учета объектов культурного наследия обеспечить:

3.1. Направление собственнику и(или) иному законному владельцу объекта, указанного в пункте 1 распоряжения, уведомления о необходимости выполнения требований к содержанию и использованию выявленного объекта культурного наследия, определенных пунктами 1 - 3 статьи 47.3 Федерального закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», с приложением копии распоряжения в срок не более трех рабочих дней.

3.2. Направление в Управление Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Санкт-Петербургу копии распоряжения в срок не более пяти рабочих дней.

3.3. Внесение соответствующих изменений в «Геоинформационную базу данных по объектам культурного наследия, границам в режимах зон охраны на территории Санкт-Петербурга».

4. Контроль за выполнением распоряжения возложить на заместителя председателя Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры – начальника Управления организационного обеспечения, популяризации и государственного учета объектов культурного наследия.

Председатель КГИОП

С.В. Макаров

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об объекте недвижимости  
**Сведения о характеристиках объекта недвижимости**

132

На основании запроса от 19.08.2021 г., поступившего на рассмотрение 20.08.2021 г., сообщаем, что согласно записям Единого государственного реестра недвижимости:

<b>Здание</b>		
вид объекта недвижимости		
Лист № __ Раздела <b>1</b>	Всего листов раздела <b>1</b> : __	Всего разделов: __
Всего листов выписки: __		
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>		
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>
Номер кадастрового квартала:	78:32:0750102	
Дата присвоения кадастрового номера:	30.08.2018	
Ранее присвоенный государственный учетный номер:	Инвентарный номер: 56	
Адрес:	г.Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 1, литера А	
Площадь, м²:	1886.9	
Назначение:	Нежилое здание	
Наименование:	Хозяйственный корпус	
Количество этажей, в том числе подземных этажей:	2	
Материал наружных стен:	Кирпичные	
Год ввода в эксплуатацию по завершении строительства:	данные отсутствуют	
Год завершения строительства:	1973	
Кадастровая стоимость, руб.:	15746259.75	
Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об объекте недвижимости  
Сведения о характеристиках объекта недвижимости

133

На основании запроса от 19.08.2021 г., поступившего на рассмотрение 20.08.2021 г., сообщаем, что согласно записям Единого государственного реестра недвижимости:

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № ___ Раздела <b>1</b>	Всего листов раздела <b>1</b> : ___	Всего разделов: ___	Всего листов выписки: ___
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>	

Кадастровые номера иных объектов недвижимости, в пределах которых расположен объект недвижимости:	данные отсутствуют	
Кадастровые номера помещений, машино-мест, расположенных в здании или сооружении:	данные отсутствуют	
Кадастровые номера объектов недвижимости, из которых образован объект недвижимости:	данные отсутствуют	
Кадастровые номера образованных объектов недвижимости:	данные отсутствуют	
Сведения о включении объекта недвижимости в состав предприятия как имущественного комплекса:		
Сведения о включении объекта недвижимости в состав единого недвижимого комплекса:		
Кадастровый номер земельного участка, если входящие в состав единого недвижимого комплекса объекты недвижимости расположены на одном земельном участке	данные отсутствуют	
Виды разрешенного использования:	данные отсутствуют	
Сведения о включении объекта недвижимости в реестр объектов культурного наследия:	данные отсутствуют	
Сведения о кадастровом инженере:	Нечетова Юлия Владимировна №78-12-577	
Статус записи об объекте недвижимости:	Сведения об объекте недвижимости имеют статус "актуальные"	
Особые отметки:	Сведения о количестве этажей, в том числе подземных этажей имеют статус «Актуальные незасвидетельствованные». Право (ограничение права, обременение объекта недвижимости) зарегистрировано на данный объект недвижимости с количеством этажей, в том числе подземных этажей отсутствует. Сведения необходимые для заполнения раздела 6 отсутствуют. Сведения необходимые для заполнения раздела 6.1 отсутствуют. Сведения необходимые для заполнения раздела 7 отсутствуют. Сведения необходимые для заполнения раздела 8 отсутствуют.	
Получатель выписки:	Капитонова Анна Игоревна	
Государственный регистратор	ФГИС ЕГРН	
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

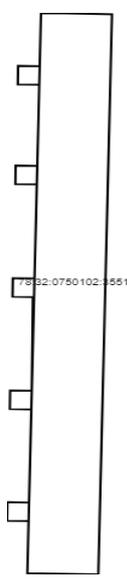
М.П.

## Сведения о зарегистрированных правах

134

Здание		вид объекта недвижимости	
Лист № __ Раздела <u>2</u>	Всего листов раздела <u>2</u> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
20.08.2021 № 99/2021/412125690			
Кадастровый номер:		78:32:0750102:3551	
1.	Правообладатель (правообладатели):	1.1.	Общество с ограниченной ответственностью "Петрострой", ИНН: 4706036180
2.	Вид, номер и дата государственной регистрации права:	2.1.	Собственность, № 78:32:0750102:3551-78/034/2018-1 от 30.08.2018
3.	Ограничение прав и обременение объекта недвижимости:	не зарегистрировано	
5.	Заявленные в судебном порядке права требования:	данные отсутствуют	
6.	Сведения о возражении в отношении зарегистрированного права:	данные отсутствуют	
7.	Сведения о наличии решения об изъятии объекта недвижимости для государственных и муниципальных нужд:	данные отсутствуют	
8.	Сведения о невозможности государственной регистрации без личного участия правообладателя или его законного представителя:		
9.	Правопритязания и сведения о наличии поступивших, но не рассмотренных заявлений о проведении государственной регистрации права (перехода, прекращения права), ограничения права или обременения объекта недвижимости, сделки в отношении объекта недвижимости:	данные отсутствуют	
10.	Сведения об осуществлении государственной регистрации сделки, права, ограничения права без необходимого в силу закона согласия третьего лица, органа:	данные отсутствуют	
Государственный регистратор			ФГИС ЕГРН
полное наименование должности		подпись	инициалы, фамилия

М.П.

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5</b>	Всего листов раздела <b>5</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>	
Схема расположения объекта недвижимости (части объекта недвижимости) на земельном участке(ах)			
			
Масштаб 1:	Условные обозначения:		
Государственный регистратор			ФГИС ЕГРН
полное наименование должности		подпись	инициалы, фамилия

М.П.

## Описание местоположения объекта недвижимости

136

<b>Здание</b>						
вид объекта недвижимости						
Лист № ___ Раздела <b>5.1</b>		Всего листов раздела <b>5.1</b> : ___		Всего разделов: ___		Всего листов выписки: ___
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>						
Кадастровый номер:				<b>78:32:0750102:3551</b>		
1. Сведения о координатах характерных точек контура объекта недвижимости						
Система координат: мск 64						
Зона №						
Номер точки	Координаты, м		Радиус, м	Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м	
	X	Y			H1	H2
1	2	3	4	5	6	7
1.1	89986.95	113238.57	данные отсутствуют	0.1		
1.2	89986.7	113249.05	данные отсутствуют	0.1		
1.3	89879.63	113247.03	данные отсутствуют	0.1		
1.4	89879.87	113236.55	данные отсутствуют	0.1		
1.5	89889.83	113236.73	данные отсутствуют	0.1		
1.6	89889.89	113233.56	данные отсутствуют	0.1		
1.7	89893.44	113233.6	данные отсутствуют	0.1		
1.8	89893.38	113236.8	данные отсутствуют	0.1		
1.9	89911.17	113237.14	данные отсутствуют	0.1		
1.10	89911.23	113233.97	данные отсутствуют	0.1		
1.11	89914.78	113234.01	данные отсутствуют	0.1		
1.12	89914.72	113237.2	данные отсутствуют	0.1		
1.13	89932.63	113237.37	данные отсутствуют	0.1		
Государственный регистратор				ФГИС ЕГРН		
полное наименование должности				подпись		инициалы, фамилия

М.П.

## Описание местоположения объекта недвижимости

137

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5.1</b>	Всего листов раздела <b>5.1</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>	

Номер точки	Координаты, м		Радиус, м	Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м	
	X	Y			H1	H2
1	2	3	4	5	6	7
1.14	89932.69	113234.37	данные отсутствуют	0.1		
1.15	89936.24	113234.41	данные отсутствуют	0.1		
1.16	89936.18	113237.61	данные отсутствуют	0.1		
1.17	89954.16	113237.95	данные отсутствуют	0.1		
1.18	89954.22	113234.78	данные отсутствуют	0.1		
1.19	89957.77	113234.82	данные отсутствуют	0.1		
1.20	89957.71	113238.02	данные отсутствуют	0.1		
1.21	89973.22	113238.31	данные отсутствуют	0.1		
1.22	89973.28	113235.14	данные отсутствуют	0.1		
1.23	89976.83	113235.18	данные отсутствуют	0.1		
1.24	89976.77	113238.37	данные отсутствуют	0.1		
1.1	89986.95	113238.57	данные отсутствуют	0.1		
2.1	89986.95	113238.57	данные отсутствуют	0.1		
2.2	89986.7	113249.05	данные отсутствуют	0.1		

Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

**Описание местоположения объекта недвижимости**

138

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5.1</b>	Всего листов раздела <b>5.1</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>	

Номер точки	Координаты, м		Радиус, м	Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м	
	X	Y			H1	H2
1	2	3	4	5	6	7
2.3	89879.63	113247.03	данные отсутствуют	0.1		
2.4	89879.87	113236.55	данные отсутствуют	0.1		
2.1	89986.95	113238.57	данные отсутствуют	0.1		

## 2. Сведения о предельных высоте и глубине конструктивных элементов объекта недвижимости

Предельная глубина конструктивных элементов объекта недвижимости, м	данные отсутствуют
---	--------------------

Предельная высота конструктивных элементов объекта недвижимости, м	данные отсутствуют
--	--------------------

Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

**Описание местоположения объекта недвижимости**

139

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5.1</b>	Всего листов раздела <b>5.1</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412125690</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3551</b>	

3. Сведения о характерных точках пересечения контура объекта недвижимости с контуром (контурами) иных зданий, сооружений, объектов незавершенного строительства

Система координат: мск 64

Зона №

Номера характерных точек контура	Координаты, м		Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м		Кадастровые номера иных объектов недвижимости, с контурами которых пересекается контур данного объекта недвижимости
	X	Y		H1	H2	
1	2	3	4	5	6	7

Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об объекте недвижимости  
**Сведения о характеристиках объекта недвижимости**

140

На основании запроса от 19.08.2021 г., поступившего на рассмотрение 20.08.2021 г., сообщаем, что согласно записям Единого государственного реестра недвижимости:

<b>Здание</b>		
вид объекта недвижимости		
Лист № __ Раздела <b>1</b>	Всего листов раздела <b>1</b> : __	Всего разделов: __
Всего листов выписки: __		
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>		
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>
Номер кадастрового квартала:	78:32:0750102	
Дата присвоения кадастрового номера:	30.08.2018	
Ранее присвоенный государственный учетный номер:	Инвентарный номер: 57	
Адрес:	г.Санкт-Петербург, Малая Митрофаньевская улица, дом 7, корпус 2, литера А	
Площадь, м²:	1919.2	
Назначение:	Нежилое здание	
Наименование:	Хозяйственный корпус	
Количество этажей, в том числе подземных этажей:	2	
Материал наружных стен:	Кирпичные	
Год ввода в эксплуатацию по завершении строительства:	данные отсутствуют	
Год завершения строительства:	1973	
Кадастровая стоимость, руб.:	16015797.89	
Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

Выписка из Единого государственного реестра недвижимости об объекте недвижимости  
Сведения о характеристиках объекта недвижимости

141

На основании запроса от 19.08.2021 г., поступившего на рассмотрение 20.08.2021 г., сообщаем, что согласно записям Единого государственного реестра недвижимости:

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № ___ Раздела <b>1</b>	Всего листов раздела <b>1</b> : ___	Всего разделов: ___	Всего листов выписки: ___
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>	

Кадастровые номера иных объектов недвижимости, в пределах которых расположен объект недвижимости:	данные отсутствуют	
Кадастровые номера помещений, машино-мест, расположенных в здании или сооружении:	данные отсутствуют	
Кадастровые номера объектов недвижимости, из которых образован объект недвижимости:	данные отсутствуют	
Кадастровые номера образованных объектов недвижимости:	данные отсутствуют	
Сведения о включении объекта недвижимости в состав предприятия как имущественного комплекса:		
Сведения о включении объекта недвижимости в состав единого недвижимого комплекса:		
Кадастровый номер земельного участка, если входящие в состав единого недвижимого комплекса объекты недвижимости расположены на одном земельном участке	данные отсутствуют	
Виды разрешенного использования:	данные отсутствуют	
Сведения о включении объекта недвижимости в реестр объектов культурного наследия:	данные отсутствуют	
Сведения о кадастровом инженере:	Нечетова Юлия Владимировна №78-12-577	
Статус записи об объекте недвижимости:	Сведения об объекте недвижимости имеют статус "актуальные"	
Особые отметки:	Сведения о количестве этажей, в том числе подземных этажей имеют статус «Актуальные незасвидетельствованные». Право (ограничение права, обременение объекта недвижимости) зарегистрировано на данный объект недвижимости с количеством этажей, в том числе подземных этажей отсутствует. Сведения необходимые для заполнения раздела 6 отсутствуют. Сведения необходимые для заполнения раздела 6.1 отсутствуют. Сведения необходимые для заполнения раздела 7 отсутствуют. Сведения необходимые для заполнения раздела 8 отсутствуют.	
Получатель выписки:	Капитонова Анна Игоревна	
Государственный регистратор	ФГИС ЕГРН	
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

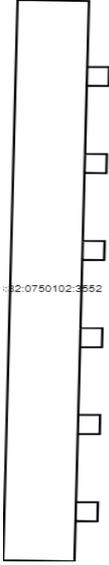
М.П.

## Сведения о зарегистрированных правах

142

Здание		вид объекта недвижимости	
Лист № __ Раздела <u>2</u>	Всего листов раздела <u>2</u> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
20.08.2021 № 99/2021/412126245			
Кадастровый номер:		78:32:0750102:3552	
1.	Правообладатель (правообладатели):	1.1.	Общество с ограниченной ответственностью "Петрострой", ИНН: 4706036180
2.	Вид, номер и дата государственной регистрации права:	2.1.	Собственность, № 78:32:0750102:3552-78/034/2018-1 от 30.08.2018
3.	Ограничение прав и обременение объекта недвижимости:	не зарегистрировано	
5.	Заявленные в судебном порядке права требования:	данные отсутствуют	
6.	Сведения о возражении в отношении зарегистрированного права:	данные отсутствуют	
7.	Сведения о наличии решения об изъятии объекта недвижимости для государственных и муниципальных нужд:	данные отсутствуют	
8.	Сведения о невозможности государственной регистрации без личного участия правообладателя или его законного представителя:		
9.	Правопритязания и сведения о наличии поступивших, но не рассмотренных заявлений о проведении государственной регистрации права (перехода, прекращения права), ограничения права или обременения объекта недвижимости, сделки в отношении объекта недвижимости:	данные отсутствуют	
10.	Сведения об осуществлении государственной регистрации сделки, права, ограничения права без необходимого в силу закона согласия третьего лица, органа:	данные отсутствуют	
Государственный регистратор			ФГИС ЕГРН
полное наименование должности		подпись	инициалы, фамилия

М.П.

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <u>5</u>	Всего листов раздела <u>5</u> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>	
Схема расположения объекта недвижимости (части объекта недвижимости) на земельном участке(ах)			
			
Масштаб 1:	Условные обозначения:		
Государственный регистратор			ФГИС ЕГРН
полное наименование должности		подпись	инициалы, фамилия

М.П.

## Описание местоположения объекта недвижимости

144

<b>Здание</b>						
вид объекта недвижимости						
Лист № ___ Раздела <b>5.1</b>		Всего листов раздела <b>5.1</b> : ___		Всего разделов: ___		Всего листов выписки: ___
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>						
Кадастровый номер:				<b>78:32:0750102:3552</b>		
1. Сведения о координатах характерных точек контура объекта недвижимости						
Система координат: мск 64						
Зона №						
Номер точки	Координаты, м		Радиус, м	Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м	
	X	Y			H1	H2
1	2	3	4	5	6	7
1.1	89987.37	113211	данные отсутствуют	0.1		
1.2	89987.13	113221.54	данные отсутствуют	0.1		
1.3	89974.61	113221.29	данные отсутствуют	0.1		
1.4	89974.55	113224.52	данные отсутствуют	0.1		
1.5	89970.91	113224.46	данные отсутствуют	0.1		
1.6	89970.97	113221.21	данные отсутствуют	0.1		
1.7	89957.97	113220.95	данные отсутствуют	0.1		
1.8	89957.92	113224.18	данные отсутствуют	0.1		
1.9	89954.26	113224.11	данные отсутствуют	0.1		
1.10	89954.33	113220.88	данные отсутствуют	0.1		
1.11	89941.34	113220.62	данные отсутствуют	0.1		
1.12	89941.29	113223.85	данные отсутствуют	0.1		
1.13	89937.64	113223.78	данные отсутствуют	0.1		
Государственный регистратор				ФГИС ЕГРН		
полное наименование должности				подпись		инициалы, фамилия

М.П.

## Описание местоположения объекта недвижимости

145

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5.1</b>	Всего листов раздела <b>5.1</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>	

Номер точки	Координаты, м		Радиус, м	Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м	
	X	Y			H1	H2
1	2	3	4	5	6	7
1.14	89937.7	113220.55	данные отсутствуют	0.1		
1.15	89924.68	113220.29	данные отсутствуют	0.1		
1.16	89924.63	113223.52	данные отсутствуют	0.1		
1.17	89920.98	113223.45	данные отсутствуют	0.1		
1.18	89921.04	113220.22	данные отсутствуют	0.1		
1.19	89908.1	113219.96	данные отсутствуют	0.1		
1.20	89908.05	113223.19	данные отсутствуют	0.1		
1.21	89904.4	113223.12	данные отсутствуют	0.1		
1.22	89904.46	113219.89	данные отсутствуют	0.1		
1.23	89891.43	113219.63	данные отсутствуют	0.1		
1.24	89891.38	113222.86	данные отсутствуют	0.1		
1.25	89887.73	113222.79	данные отсутствуют	0.1		
1.26	89887.79	113219.55	данные отсутствуют	0.1		
1.27	89880.08	113219.4	данные отсутствуют	0.1		

Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

## Описание местоположения объекта недвижимости

146

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5.1</b>	Всего листов раздела <b>5.1</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>	

Номер точки	Координаты, м		Радиус, м	Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м	
	X	Y			H1	H2
1	2	3	4	5	6	7
1.28	89880.31	113208.86	данные отсутствуют	0.1		
1.1	89987.37	113211	данные отсутствуют	0.1		
2.1	89987.37	113211	данные отсутствуют	0.1		
2.2	89987.13	113221.54	данные отсутствуют	0.1		
2.3	89880.08	113219.4	данные отсутствуют	0.1		
2.4	89880.31	113208.86	данные отсутствуют	0.1		
2.1	89987.37	113211	данные отсутствуют	0.1		

## 2. Сведения о предельных высоте и глубине конструктивных элементов объекта недвижимости

Предельная глубина конструктивных элементов объекта недвижимости, м	данные отсутствуют
Предельная высота конструктивных элементов объекта недвижимости, м	данные отсутствуют

Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

**Описание местоположения объекта недвижимости**

147

<b>Здание</b>			
вид объекта недвижимости			
Лист № __ Раздела <b>5.1</b>	Всего листов раздела <b>5.1</b> : __	Всего разделов: __	Всего листов выписки: __
<b>20.08.2021 № 99/2021/412126245</b>			
Кадастровый номер:		<b>78:32:0750102:3552</b>	

3. Сведения о характерных точках пересечения контура объекта недвижимости с контуром (контурами) иных зданий, сооружений, объектов незавершенного строительства

Система координат: мск 64

Зона №

Номера характерных точек контура	Координаты, м		Средняя квадратическая погрешность определения координат характерных точек контура, м	Глубина, высота, м		Кадастровые номера иных объектов недвижимости, с контурами которых пересекается контур данного объекта недвижимости
	X	Y		H1	H2	
1	2	3	4	5	6	7

Государственный регистратор		ФГИС ЕГРН
полное наименование должности	подпись	инициалы, фамилия

М.П.

**Общество с ограниченной ответственностью  
«Петрострой»**

ИНН 4706036180, КПП 470601001, ОГРН 1144706000911  
187320, Ленинградская область, г. Шлиссельбург ул. Красный тракт д. 7-А  
Факс/тел. 8-(812)-995-00-25

Эксперту по проведению государственной  
историко-культурной экспертизы, заместителю  
председателя СПбГО ВООПИК  
А. А. Кононову  
от  
директора ООО «Петрострой»  
Медведчикова О. Н.

Уважаемый Александр Александрович!

Информирую Вас, что в связи с приведением в непригодное состояние двух зданий неустановленными лицами, выявленных объектов культурного наследия, «две казармы для служащих Варшавского вокзала», расположенных по адресу Санкт-Петербург, ул. Малая Митрофаньевская дом 7 корпус 1 литера А и корпус 2 литеры А, находящихся по состоянию на сегодняшний день на балансе ООО «Петрострой», планируется комплекс мер по реставрации и воссозданию наземных конструкций в соответствии с техническими паспортами объектов.

С уважением,

Генеральный директор ООО «Петрострой»



Медведчиков О.Н.



















