

**УТВЕРЖДАЮ**  
**ООО «Добрый город»**  
**Генеральный директор**  
**Гржибовская Н.Н.**

14 ноября 2019 г.

**АКТ**  
**по результатам государственной историко-культурной экспертизы**  
**выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная**  
**подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А,**  
**с целью обоснования включения объекта культурного наследия в Единый**  
**государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и**  
**культуры) народов Российской Федерации.**

Санкт-Петербург

14 ноября 2019 г.

**1. Дата начала и окончания проведения экспертизы:**

Настоящая государственная историко-культурная экспертиза проведена на основании договора №27-08/19-01 в период с «27» августа 2019 г. по «14» ноября 2019 г. (Приложение № 8).

**2. Место проведения экспертизы:**

г. Санкт-Петербург.

**3. Заказчик государственной историко-культурной экспертизы:**

Общество с ограниченной ответственностью «ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС «ПОЛЮСТРОВОВО», юридический адрес: 192019, Санкт-Петербург, ул. Седова, д.12, лит.А, оф.230; ИНН 7801512860, КПП 781101001, ОГРН 1107847031104. Генеральный директор С.Ю. Крюков.

**4. Сведения об организации, проводившей экспертизу:**

Общество с ограниченной ответственностью «Добрый город», Адрес: 199397, Санкт-Петербург, Новосмоленская наб., д.1, лит.Е, пом.5-Н. ИНН/КПП: 7804439489/780101001; ОГРН 1107847175226, генеральный директор Н.Н. Гржибовская.

**5. Сведения об эксперте: ЕГОРОВА Тамара Геннадьевна, историк, стаж работы 19 лет. Образование высшее (СПбГУ). Место работы, должность: ОАО «СПБ Институт «ЛЕНПРОЕКТРЕСТАВРАЦИЯ», должность: историк-искусствовед; по**

совместительству: ООО «Добрый город», должность: специалист по экспертизе объектов культурного наследия. Аттестована в качестве государственного эксперта по проведению государственных историко-культурных экспертиз (приказ Минкультуры России от №219 от 27.02.2019), профиль экспертной деятельности (объекты экспертизы) (включая разъяснения Министерства культуры Российской Федерации №31-01-39-ГП от 02.02.2015):

- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр;
- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр.

В соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе с подпунктом Д пункта 19 Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 г., № 569 эксперт несет ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении, и обеспечивают выполнение п. 17 Положения №569.

27. 08. 2019 г.

государственный эксперт Егорова Т.Г.

#### **6. Объект государственной историко-культурной экспертизы:**

- выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А.
- документы, обосновывающие включение выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А, в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ.

#### **7. Цель проведения государственной историко-культурной экспертизы:**

- Обоснование включения выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А, в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

#### **8. Перечень материалов, предоставленных эксперту:**

- распоряжение КГИОП №533-р от 17.12.2018 г. о включении в перечень выявленных объектов культурного наследия объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А (Приложение №5).
- распоряжение КГИОП №83-р от 25.02.2019 г. об утверждении плана границ территории выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А (Приложение №5).
- копии документов технического учета (Приложение № 6);
- копии правоустанавливающих документов (Приложение № 7);

**9. Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы:**

Обстоятельства, повлиявшие на процесс проведения и результаты экспертизы, отсутствуют.

**10. Сведения, подлежащие указанию в заключении государственной историко-культурной экспертизы:**

- обоснование наличия или отсутствия историко-культурной, художественной, научной и мемориальной ценности объекта;
- обоснование включения, либо отказа во включении объекта в реестр;
- историческое наименование объекта (в случае обоснования включения в реестр);
- время возникновения объекта, даты основных изменений (перестроек, утрат, реконструктивных и ремонтно-реставрационных работ) и (при наличии) дата связанных с ним исторических событий (в случае обоснования включения в реестр);
- местонахождение объекта (в случае обоснования включения в реестр);
- описание особенностей (предмета охраны) объектов, являющихся основанием для его включения в реестр (в случае обоснования включения в реестр);
- предполагаемая категория историко-культурного значения объекта (в случае обоснования включения в реестр);
- вид объекта культурного наследия (в случае обоснования включения в реестр);
- границы территории объекта (в случае обоснования включения в реестр).

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

Экспертом были проведены следующие исследования:

- выполнены углубленные историко-архивные и библиографические исследования. В Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб) и Российском государственном историческом архиве (РГИА) выявлены исторические документы и проектные чертежи изучаемого здания 1912 г., автор первоначального проекта – гражд. инж. А.А. Ламагин. В Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга (ЦГА СПб) выявлены документы, позволившие уточнить факты, связанные с деятельностью подстанции в период блокады Ленинграда 1941-1944 гг. В архиве Треста ГРИИ выявлены планшеты топосъемки (планшеты №2530-11 и №2530-15) за 1932 - 2010 гг., которые явились важным источником сведений об изменениях объекта в советский период. По результатам историко-архивных и библиографических изысканий составлена историческая справка и альбом исторической иконографии объекта (Приложения № 1, 2).

- проведён визуальный осмотр выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А, с целью проверки данных о его состоянии на момент проведения государственной историко-культурной экспертизы. Визуальный осмотр осложнялся наличием фасадной сетки.

- произведена фотофиксация выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А (Приложение №4). Альбом фотофиксации включает общие виды объекта, фасады, отдельные элементы композиции фасадов и помещений.

- произведен сравнительный анализ всего комплекса данных (документов, материалов, информации) по объектам экспертизы, включая документы, переданные заказчиком.

Указанные исследования проведены с применением методов натурного, историко-архивного и историко-архитектурного анализа в объеме, достаточном для обоснования вывода государственной историко-культурной экспертизы.

## **12. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведённых исследований.**

### **12.1. Время возникновения объекта, основные изменения (перестройки) (см. подробнее: Приложение № 1, №2):**

Трамвай как вид общественного транспорта вошел в повседневную городскую жизнь Санкт-Петербурга в первые годы XX века.

К 1904 г. был разработан проект сети электрического трамвая и спустя год проведен международный конкурс на сооружение линий первой очереди. В связи с масштабным строительством подвижного состава и трамвайных парков, переоборудованием путей и сооружением электрической сети появилась необходимость в постройке зданий энергетического обеспечения трамвайного движения.

Весной 1905 г. по поручению подготовительной комиссии Городской Думы о городских дорогах Императорским Санкт-Петербургским обществом архитекторов был проведен конкурс проектов трансформаторных подстанций двух типов. При этом в задании было четко определено проектное решение этих производственных объектов с жесткой технологической схемой, включающей в себя машинный зал и комплекс административных и жилых помещений. В 1906-1907 гг. были построены первые пять тяговых подстанций.

В 1910 г. Исполнительная комиссия по заведыванию и переустройству городских железных дорог разработала план постройки второй очереди. К осени 1911 г. Санкт-Петербургской Городской Думой был утвержден общий план линий. Такое масштабное расширение сети трамвайных маршрутов требовало увеличения количества обслуживающих сооружений. Строительный отдел Комиссии по сооружению построек городского трамвая второй очереди в этот период возглавлял гражданский инженер А.А. Ламагин.

Александр Алексеевич Ламагин (1878-1934) – гражданский инженер, специалист по строительной механике, отоплению, вентиляции, педагог, заведующий строительным отделом Комиссии по сооружению построек городского трамвая (вторая очередь). В 1902 г. окончил Институт гражданских инженеров императора Николая I и остался преподавать в нём. Преподавал также в Академии Художеств (с 1908 г.) и на Первых политехнических курсах (1910-е гг.)

Под его руководством были возведены административные, жилые и служебные здания трамвайных парков на Барочной улице, 12, Среднем проспекте, 79, Московском проспекте, 81 и 83, в Дегтярном переулке, 3-5, на Сердобольской улице, 2г, а также три

новые трансформаторные подстанции второй очереди: Выборгская на Лесном проспекте, 28, Староконная на Кременчугской улице, 6 (обе в 1913-1914 гг.), а также Полюстровская, получившая номер 8, на Пискаревском проспекте, 4 (открыта в 1915 г.). К 1917 г. общая мощность всех подстанций составляла 16000 кВт.

Полюстровская трамвайная подстанция относится к ряду сооружений Полюстровской линии второй очереди городского трамвая. В ее истории прослеживаются следующие этапы.

В 1912 г. гражданским инженером А.А. Ламагиным был разработан проект Полюстровской подстанции. Проектные чертежи сохранились в Российском государственном историческом архиве (РГИА). В комплект чертежей входят: генеральный план, фасад, разрез, поэтажные планы, проект оборудования (см. Приложение №2, илл.5-9).

Как видно из чертежей, здание подстанции было сложной конфигурации в плане, 2-х-4-х этажное, кирпичное. Ядром объемно-пространственной композиции являлся двусветный прямоугольный в плане машинный зал, к которому с севера и востока примыкали 3-х-и 4-х-этажные вспомогательные объемы.

Главный фасад (западный) - уличный, был решен в формах, близких к модерну. На проектной чертеже фасад показан с офактуренной поверхностью, на высоком гладком цоколе. В первой световой оси устроен прямоугольный входной проем с двустворчатым филленчатым заполнением и фрамугой, оснащенный козырьком на двух колонках. Оконные проемы - прямоугольные, с геометрической расстекловкой, характерной для модерна. 1-2-й этажи раскрепованы, в межоконных простенках 3-го этажа помещены гладкие лопатки, в центральном простенке помещен картуш с символикой Санкт-Петербурга. Фасад завершен венчающим профилированным карнизом с орнаментальным поясом. Кровля показана из листового железа, с ограждением в виде тумб и металлического ограждения простого рисунка.

Функциональное назначение помещений обозначено на поэтажных планах. Большую часть первого этажа занимал машинный зал в три световые оси по каждому фасаду (лицевой западный и южный) с масштабными остекленными проемами. С севера и востока к нему примыкал трехэтажный объем административного корпуса в четыре световые оси по лицевому западному, северному и восточному фасадам, с устроенным в крайней оси лицевого фасада входом и двумя лестницами – в северной и восточной частях здания.

В первом этаже, помимо машинного зала и аккумуляторного помещения, согласно проекту, утвержденному Городской Думой в 1912 г., размещались дежурные, контора, мастерская, кладовая; два помещения были отведены для сторожей, два – под дворницкие. Второй и третий этажи были жилыми, в их северо-западной части над парадным входом находилась квартира заведующего подстанцией, в восточной – квартиры машиниста и его помощника. Жилые и рабочие помещения были оборудованы печами – угловыми и средистенными, а также металлическими круглыми.

При проектировании подстанций второй очереди были установлены два принципиальных требования: в отличие от подстанций первой линии, в здании не должно быть подвала, особенно служащего для установки аппаратов высокого напряжения, и как следствие все аппараты высокого напряжения должны быть вынесены из машинного зала в особое помещение, недоступное для посторонних. Роль такого подвала отводилась

помещению 1-го этажа, в которое необходимо было провести кабели высокого напряжения, установить оконечные муфты, ручные разъединители, разрядники перенапряжения. Над ним, во 2-м этаже полагалось установить железобетонные камеры для приборов и аппаратов каждой отдельной цепи высокого напряжения схемы коммутации.

Согласно пояснительной записке к проекту оборудования трансформаторных подстанций, как новых, так и уже существующих, их мощность по производственным нагрузкам рассчитывалась так, чтобы «остающиеся при усилении мощности той или другой подстанции агрегаты и соответствующие им части электрического оборудования могли найти применение на какой-либо из остальных подстанций». Исходя из этого, было решено на Полюстровской подстанции установить два агрегата в 500 киловатт каждый, один из которых был снят с Петербургской подстанции.

Предполагая дальнейшее расширение Полюстровской подстанции, решено было разместить машины и трансформаторы в центральном двусветном помещении здания более упорядоченно и единообразно, по сравнению со схемой расположения аналогичного оборудования на подстанциях первой линии. Местоположение помещения, предназначенного для аккумуляторной батареи, осталось неизменным – изолированный зал с отдельным входом со двора в юго-восточной части здания.

Участок под строительство площадью 538 кв. саж., расположенный в Охтинском участке по Елизаветинской улице под №№ 33 и 36, был приобретен городской казной у С.Ц. Дехтеревой за 10760 рублей в 1913 г. Здание Полюстровской подстанции было построено по красной линии застройки Елизаветинской ул. в 1915 г. (по данным техпаспорта здания: год строительства - 1916 г., см. Приложение №6). В ходе строительных работ объемно-пространственное решение, заданное проектом, не изменилось. Но фасады были кардинально переработаны предположительно самим А.А. Ламагиным, с элементами неоклассики, в отличие от первоначально предложенного проектного решения 1912 г. в формах модерна. Установить причины столь серьезных изменений уже утвержденного проекта в настоящее время не удалось.

В 1920-х гг. Полюстровская подстанция была переименована и стала называться: имени Ленина.

Сведения о перестройках в советский период крайне ограничены.

В довоенный период здание каким-либо существенным перестройкам не подвергалось: судя по топосъемке 1932 г., конфигурация здания в плане не изменилась.

По документам, сохранившимся в ЦГА СПб, удалось выявить ограниченные, но важные данные о деятельности Полюстровской подстанции (им. Ленина) в годы Великой Отечественной войны и блокады (см. подробно: Приложение №1, Историческая справка). Как видно из документов, в начале 1942 г. из помещений подстанции им. Ленина (№8) было эвакуировано дорогостоящее оборудование, подстанция остановлена.

По данным ЦГА СПб, к 15 апреля 1942 г. в Ленинграде функционировали всего шесть тяговых подстанций: №№ 3, 5, 11, 15, 18 и 20. К 1 июня 1942 г. были подключены подстанции: Красных зорь (№ 2), им. Пролетарской Диктатуры (№ 6), им. Володарского (№7), Лесная (№12), Щемиловская (№14), Южная (№16).

Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что в знаменательном и важном для блокадного города событии - пуске трамвайного движения, осуществленном в

Ленинграде весной 1942 г. (8 марта и 15 апреля), - подстанция им. Ленина (бывш. Полюстровская) не участвовала.

С конца 1942 г. и до окончания войны действовали 15 подстанций (из них две транзитных подстанции); 4 тяговых подстанции были законсервированы.

Восстановление подстанции им. Ленина началось предположительно в 1945 г.

В послевоенный период первоначально небольшой участок подстанции расширился за счет прирезки с северо-восточной стороны. К 1970-м гг. при подстанции сформировалось «энергохозяйство» - целый комплекс вспомогательных построек (складов и сараев). Изменения границ участка и ситуации зафиксированы на генплане участка 1974 г. (см. Приложение №6, копии документов технического учета).

Само здание подстанции претерпело значительные изменения. К 1946 г. к северной торцевой брандмауэрной стене была осуществлена 1-эт. нежилая кирпичная пристройка, показанная на топосъемке 1946 г. В период до 1956 г. к южному торцевому фасаду был пристроен новый производственный 2-х-эт. кирпичный объем, данные изменения конфигурации здания зафиксированы на плане топосъемки 1956 г. (илл.13). За счет этой пристройки продольные западный и восточный фасады увеличились на 3 световых оси к югу. Вход в новую пристройку осуществлялся с южного фасада.

В период эксплуатации в советский период на первоначальных фасадах закладывались и перебивались проемы, в частности на западном фасаде треть с севера арочное окно машинного зала переделано в дверной проем.

В северной и восточной части здания - в бывших жилых помещениях - делались перепланировки с перебивкой и закладкой проемов, с установкой новых стен и перегородок. В машинном зале в 1950-х1960-х гг. произведена замена оборудования.

В советский период в северной и восточной частях здания находились административные помещения. В объеме, примыкавшем к машинному залу с востока, размещались слесарные мастерские. В южной 2-х-эт. пристройке, имевшей коридорную планировку, помещения были приспособлены под жилье для работников подстанции.

В период с 1917 г. по настоящее время объект используется по первоначальному назначению.

Данных о капитальных ремонтах не имеется.

## **12.2. Анализ учетных документов.**

Выявленный объект «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А, включен в список выявленных объектов на основании распоряжения КГИОП №533-р от 17.12.2018 г.; план границ территории утвержден распоряжением КГИОП №83-р от 25.02.2019 г (Приложение №5). Паспорт объекта культурного наследия и учетная карточка не оформлены. Предмет охраны выявленного объекта не определен. Сведений о составлении охранных документов не имеется.

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

1. Архитекторы-строители Санкт-Петербурга середины XIX-начала XX века: Справочник./Под ред. Б.М. Кирикова. СПб. 1996.

2. Весь Ленинград за 1924-1935 гг.

3. Глезеров С.Е. Исторические района Санкт-Петербурга: От А до Я. СПб. 2013.
4. Годес Я.Г. Этот новый старый трамвай. Л. 1982.
5. Зорина А.М. , Чернова О.В. Здания энергетических предприятий первой очереди городского трамвая//Петербургские чтения – 97. Материалы Энциклопедической библиотеки «Санкт-Петербург-2003». Русско-Балтийский информационный центр. СПб. 1997.
6. Ленинградский трамвай, 1941-1945 / отв. ред. Б.С. Канторович, А.Н. Чистиков. СПб. 1995.
7. Ленинградский электротранспорт / сост. Я.Г. Годес. Новгород. 1987.
8. Менельсон А.А. Полуостров как курорт. СПб. 1897.
9. Пыляев. М.И. Забытое прошлое окрестностей Петербурга. Репринтное воспроизведение 1883года. СПб. 1994.
10. Пятьдесят лет ленинградского трамвая / под ред. Р.А. Аврущенко. М., 1957.
11. Сорока М.Х. Фронтной трамвай. Л., 1986.
12. Топонимическая энциклопедия Санкт-Петербурга. СПб. 2003.
13. Трамвай в Санкт-Петербурге / сост. М.Н. Величенко и др. СПб. 2007.
14. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб):
  - Ф. 899. Оп. 4. Д.752 – Решения, выписки из протоколов заседаний исполкома Ленгорсовета за 1942 г.
  - Ф. 899. Оп. 4. Д.753 – Приказы по ТТУЛ за 1942 г.
  - Ф. 899. Оп. 4. Д.779 – Отчет энергослужбы Трамвайно-троллейбусного управления за 1942 г.
15. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб):
  - Ф. 513. Оп. 55. Д. 162 «Переписка с Исполнительной комиссией по заведованию и переустройству городских железных дорог о проведении трамвайных линий».
  - Ф. 513. Оп. 57. Д. 254 «Общая переписка по городским железным дорогам».
  - Ф. 513. Оп. 126. Д. 320. «Протоколы заседания, справки, заключения и прочее Комиссии по выбору места для трамвайных парков второй очереди».
  - Ф. 1410. Оп. 2. Д. 432а «О разработке проекта 2 очереди электрического трамвая».
  - Ф. 1410. Оп. 2. Д. 167 «О продолжении Полуостровской линии».
16. Архив КГИОП. П. 1514. Н-9057. Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы «Здание тяговой подстанции № 11». СПб. 2013.
17. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1293. О. 167. Д. 318. «С.-Петербургская губерния. Управление С.-Петербургских городских железных дорог. Отдел путей и канализаций. Пояснительные записки, расчетные сметы и проектные чертежи оборудования трансформаторных подстанций 2-й очереди». 1912-1913 гг.
18. Архив Треста ГРИИ. Планы топосъемки Ленинграда 1932-2010 гг. Планшеты №2530-11 и №2530-15.

**13. Современное состояние выявленного объекта культурного наследия «Полуостровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А. Сведения о собственнике или пользователе объекта.**

**13.1.** Выявленный объект «Полуостровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А, представляет собой каменное нежилое 2-5-ти-эт. без подвала здание. Находится в хозяйственном ведении Санкт-Петербургского государственного унитарного предприятия городского электрического транспорта (Приложение №7).



**13.2.** Здание сложной плановой конфигурации. Поставлено со значительным отступом от красной линии Пискаревского проспекта. К первоначальному 2-4-х-этажному объему Полюстровской подстанции пристроены два поздних объема: одноэтажный – к северной торцевой стене, и 2-х-этажный на три световых оси по западному и восточному фасадам – к южному торцевому фасаду. Территория подстанции огорожена по периметру металлическим забором, проход организован с северной стороны. Территория замусорена, не благоустроена, ценных древонасаждений не имеется.

По данным техпаспорта, крыша скатная, крыта оцинкованным железом по деревянной обрешетке. Стропильная система по визуальному осмотру – поновленная, в неудовлетворительном состоянии: видны следы намокания конструкций вследствие протечек. Над объемом машинного зала перекрытие выполнено из металлоконструкций. Междуэтажные перекрытия – плоские железобетонные. Фундамент здания ленточный бутовый. Наружные кирпичные стены, оштукатурены, окрашены (Приложение №6).

Исторические фасады решены в формах неоклассики. Наиболее активно декорирован западный фасад, исторически являвшийся лицевым (был обращен на Елизаветинскую улицу, ныне не существующую). В настоящее время западный фасад обращен к внутриквартальной застройке.

Междуоконные простенки западного фасада акцентированы «муфтированными» пилястрами с капителями ионического ордера. Три оконных проема помещения двусветного машинного зала – арочного очертания, выполнены на высоту двух этажей. Оконные проемы 2-3-го этажей – прямоугольные, декорированные замковыми камнями. Проемы третьего этажа обрамлены профилированными штукатурными наличниками, между ними помещены филенчатые лопатки. Второй и третий этажи разделены выносным раскрепованным профилированным карнизом с поясом «сухариков» и фризом с профилированными тягами. Аналогичный антаблемент венчает объем машинного корпуса, завершено ограждением с раскрепованными оштукатуренными тумбами и металлическими секциями между ними. Тектонику лицевого западного фасада значительно искажают северная одноэтажная и южная 2-х-этажная кирпичные пристройки 1940-х-1950-х гг.

Фасады оштукатурены под линейный руст в уровне 1-2-го этажей, в уровне третьего этажа - штукатурка гладкая. Частично сохранился гранитный цоколь.

Северный, восточный и южные фасады первоначального здания оформлены достаточно лаконично, углы здания рустованы. Оконные проемы декорированы стилизованными «замковыми камнями». В завершении разновысотных объемов корпуса – профилированный выносной карниз на гладких кронштейнах.

Оконные и дверные заполнения на всех фасадах – современные: деревянные (в том числе с металлическими наружными решетками) и железные. Остекление трех оконных арочных проемов на западном фасаде - из современных стеклоблоков, в третьем с севера проеме вделано дверное заполнение. Исторические крыльца утрачены, над всеми входами в здание – металлические современные козырьки. Балкон на восточном фасаде – позднего происхождения.

Архитектурный декор на фасадах находится в неудовлетворительном состоянии: видны трещины, сколы, утраты элементов. Штукатурный слой – в аварийном состоянии: наблюдаются значительные по площади участки загрязнения и отслоения штукатурного слоя, зафиксированы участки намокания наружных стен.

В доме три лестницы, из них – две первоначальные, каменные по металлическим косоурам (в северной и восточной части здания). Третья лестница, находящаяся в южной части здания – бетонная по металлическим косоурам, современная, 1950-х гг.

В помещениях стены и потолки оштукатурены и окрашены, в некоторых помещениях – обшиты гипроком или оклеены обоями (например, в комнатах общежития в южной части здания). В некоторых помещениях видны следы намокания и обрушения штукатурного слоя стен и потолков вследствие протечек. Полы бетонные, покрыты метлахской плиткой (пол машинного зала и площадки северной лестницы) и линолеумом. Печи демонтированы. Состояние внутренней отделки – аварийное.

В настоящее время фрагментарно сохранилось декоративное решение вестибюля северной лестницы, в остальных помещениях декоративной отделки не имеется.

В целом по визуальному осмотру состояние выявленного объекта оценивается как неудовлетворительное.

В настоящее время тяговая подстанция №8 функционирует в аварийном режиме.

#### **14. Обоснование вывода экспертизы.**

**14.1. Обоснование историко-культурной ценности объекта и обоснование наличия (отсутствия) историко-культурной ценности выявленного объекта.**

**14. Анализ историко-культурной ценности объекта и обоснование наличия (отсутствия) историко-культурной ценности объекта.**

##### **14.1. Градостроительная ценность.**

Местоположение и организация фасадов Полюстровской подстанции обоснованы особенностями градостроительной ситуации начала XX века. Подстанция была построена по красной линии Елизаветинской улицы, в исторический период проходившей от набережной Большой Невы до Енисейской ул. (ныне ул. Жукова). Именно поэтому как главный был решен западный фасад здания: он выходил на Елизаветинскую улицу и формировал ее лицевой фронт.

К 1940-м гг. ситуация изменилась. Елизаветинская улица перестала существовать как городская магистраль, она превратилась во внутриворотовый проезд на территории завода «Промет» (в дальнейшем – Ленинградский мотоциклетный завод, а с 1966 г. – Ленинградский завод «Россия») (см. Приложение №2, илл.12). На протяжении 1950-х-1990-х гг. здание подстанции было плотно обстроено заводскими корпусами с северной, западной и южной сторон. Обзор со стороны городских пространств лицевого западного фасада здания подстанции, наиболее ценного в градостроительном отношении, был перекрыт. Градостроительное значение западного фасада подстанции было утрачено.

В настоящее время на месте снесенных корпусов завода «Россия» в непосредственной близости от подстанции возведены новые здания, в частности бизнес-центр «Бенуа», бензозаправочный комплекс, которые так же окружают ее и перекрывают возможность обзора западного фасада.

В условиях современной градостроительной ситуации объект экспертизы утратил свои первоначальное градостроительное значение. Стоящий со значительным отступом от красной линии застройки Пискаревского проспекта, обращенный лицевым фасадом вглубь квартальной застройки, а северным и восточным дворовыми фасадами – на Пискаревский проспект, объект не играет значительной градостроительной роли на

данном участке Пискаревского проспекта и не формирует ценных видовых панорам. Может быть оценен как рядовой элемент средовой застройки.

Выявленная градостроительная ценность не имеет особого значения для истории и культуры Российской Федерации и субъекта Российской Федерации (Санкт-Петербурга), необходимого для включения объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

#### **14.2. Архитектурно-художественная ценность.**

На сегодняшний день объект представляет собой здание утилитарной архитектуры нач. XX века. Установлено, что первоначальный проект здания был разработан в 1912 г. в формах модерна, автор - гражданский инженер А.А. Ламагин. В ходе строительства произошли значительные отступления от проекта: решение фасадов было кардинально переработано с использованием элементов классической архитектуры. Достоверно установить автора новых фасадов не представляется возможным. В условиях отсутствия подписных чертежей и других документальных свидетельств, только по косвенным признакам и основываясь на анализе стилистических особенностей и творческого метода, можно предположительно приписать авторство А.А. Ламагину.

Полюстровская подстанция представляет собой утилитарное здание, объемно-планировочное решение которого, обоснованное логикой производственного процесса, является типичным для данного вида промышленных объектов периода нач. XX века. Архитектурно-художественное решение фасадов с элементами неоклассики, не имеют значительной историко-архитектурной и эстетической ценности.

В советский период подстанция активно эксплуатировалась и неоднократно перестраивалась для производственных нужд. Пристройки, сделанные в послевоенный период к северному и южному торцевым фасадам, способствовали изменению первоначального объемно-планировочного и объемно-пространственного решения здания, а также привели к необратимому искажению архитектурного решения и тектоники фасадов, в том числе – главного (западного) фасада.

Каких-либо уникальных исторических конструкций (конструктивных решений), представляющих историко-архитектурный интерес или являющихся примерами достижений научной и инженерной (конструкторской) мысли нач. XX в., не выявлено. Ценной комплексной архитектурно-художественной отделки помещений не зафиксировано.

Таким образом, объект не обладает авторской, историко-культурной и архитектурно-художественной ценностью в мере, достаточной, чтобы рекомендовать его к включению в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

#### **14.3. Мемориальная и историческая ценность.**

С момента возникновения в 1915 г. и до настоящего времени объект использовался по своему утилитарному назначению – как тяговая трамвайная подстанция.

В ходе экспертизы не обнаружена связь объекта с важными в рамках региона событиями или историческими личностями. В частности, не выявлен факт участия Полюстровской подстанции (Им. Ленина) в важном для блокадного города событии -

пуске трамвайного движения, осуществленном в Ленинграде весной 1942 г. (8 марта и 15 апреля). Установлено, что в начале 1942 г. из помещений подстанции им. Ленина (№8) было эвакуировано дорогостоящее оборудование, подстанция не работала. Таким образом, здание Полюстровской подстанции не может быть признано для общественности и ветеранов-блокадников знаковым памятным местом, напрямую связанным с подвигом блокадного Ленинграда.

Выявленная мемориальная и историческая ценность не имеет особого значения для истории и культуры Российской Федерации и субъекта Российской Федерации (Санкт-Петербурга), необходимого для включения объекта в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

Таким образом, объект не имеет историко-культурной, историко-архитектурной, научной, мемориальной и градостроительной ценности, достаточной, чтобы рекомендовать его к включению в реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

#### **15. Вывод экспертизы.**

Включение выявленного объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», по адресу: г. Санкт-Петербург, Пискаревский пр., д.4, лит. А, в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации не обосновано (**отрицательное заключение**).

#### **16. Перечень приложений к заключению экспертизы.**

Приложение № 1. Историческая справка.

Приложение № 2. Историческая иконография.

Приложение № 3. Историко-архитектурные схемы.

Приложение № 4. Материалы фотофиксации.

Приложение № 5. Копии учетных документов.

Приложение № 6. Копии документов технического учета.

Приложение № 7. Копии правоустанавливающих документов.

Приложение № 8. Договорно-правовая документация.

#### **17. Дата оформления заключения экспертизы.**

14. 11. 2019 Государственный эксперт \_\_\_\_\_ (Егорова Т.Г.)

**Приложение № 1**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полюстровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

**Историческая справка.**

**1. Трамвайные подстанции в Петербурге – Ленинграде в XX веке.**

**1.1. Подстанции периода 1900-х -1910-х гг. (до 1917 г.).**

Трамвай как вид общественного транспорта вошел в повседневную городскую жизнь Санкт-Петербурга в первые годы XX века. Во второй половине XIX века монополия на перевозки пассажиров и грузов по столице принадлежала «Товариществу конно-железных дорог», а с 1875 года – «Второму акционерному обществу конно-железных дорог в Санкт-Петербурге». Согласно заключенному с Обществом контракту, было запрещено вводить иные виды тяги, кроме конных, на существующих или вновь проложенных линиях.

Первые опыты по запуску вагона на электрической тяге начали проводить при участии инженера А.П. Пироцкого на заброшенной железнодорожной ветке у станции Сестрорецк. В августе 1880 г. состоялся показательный выезд переоборудованного электрического вагона на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, в историческом районе Пески. В конце XIX века были предприняты попытки заменить конку на поезда на паровой тяге, так называемые «паровики» – в 1886 г. по 2-му Муринскому и Большому Сампсониевскому проспектам была протянута первая линия паровой конно-железной дороги.

В 90-е годы XIX века по рельсам, проложенным по льду Невы, были пущены первые электрические пассажирские вагоны. Три линии, соединившие Сенатскую площадь с Васильевским островом, Дворцовую и Мытнинскую набережные, а также Суворовскую площадь с Выборгской стороной, получали питание от контактной сети, закрепленной на деревянных столбах, вмороженных в лед.

Первый конкурс на разработку проектов электрического трамвая был проведен в 1899 г., в результате чего фирма «Сименс и Гальске» получила заказ на открытие трамвайного движения 15 декабря 1899 года. Этот план не был осуществлен.

Только с 1902 г., когда истек срок договора со «Вторым акционерным обществом конно-железных дорог в Санкт-Петербурге», вся транспортная инфраструктура вместе с подвижным составом была передана в ведение города. К 1904 г. был разработан проект сети электрического трамвая и спустя год проведен международный конкурс на сооружение линий первой очереди. Победу присудили американскому электротехническому обществу «Вестингауз». Среди руководителей работ по проектированию диаметрально-кольцевой системы трамвайных маршрутов и строительству трамваев числились инженеры А.Г. Коган, Ф.О. Тейхман, инженер-энергетик Г.О. Графтио и инженер-конструктор Я.М. Гаккель.

В отличие от конки, трамвайные линии проектировались двухпутными со стандартной железнодорожной шириной колеи – 1524 мм. Однопутные линии с разъездами были проложены только по некоторым окраинам города: по Московскому проспекту южнее Благодатного переулка (упразднена в 1950-е годы), линия «Завод Вулкан» – Петровская площадь» (заменена на троллейбусную в конце 1940-х гг.), в Рыбацком (модернизирована в 1950-е гг.) и линия «Поклонная гора – Парголово» (переоборудована и продлена в 1983 году).<sup>1</sup>

В связи с масштабным строительством подвижного состава и трамвайных парков, переоборудованием путей и сооружением электрической сети появилась необходимость в постройке зданий энергетического обеспечения трамвайного движения. Г.О. Графтио принадлежала идея возведения собственной электростанции мощностью 18000 кВт, обеспечивавшей энергией сеть новых городских железных дорог. От центральной станции электричество подавалось на преобразовательные подстанции, конечным звеном являлись непосредственно трамваи. Прокладка рельсовых путей, сооружение подвесных контактных сетей, а также изготовление моторных вагонов заняли около четырех лет.

Весной 1905 г. по поручению подготовительной комиссии Городской Думы о городских дорогах Императорским С.-Петербургским обществом архитекторов был проведен конкурс проектов трансформаторных подстанций двух типов. При этом в задании было четко определено проектное решение этих производственных объектов с жесткой технологической схемой, включающей в себя машинный зал и комплекс административных и жилых помещений.<sup>2</sup>

Первые премии были присуждены проектам архитекторов Л.А. Ильина и А.К. Монтага, вторые премии получили проекты В.И. Романова и Б.Я. Боткина, а третью – проект Б.И. Конецкого. Однако ни один проект не был реализован.

Год спустя в Отдел Городского хозяйства Главного управления по делам местного хозяйства Министерства Внутренних Дел были представлены проекты здания Центральной электростанции, а также фасадов трансформаторных подстанций, разработанные архитектором А.И. Зазерским совместно с гражданскими инженерами Л.Б. Горенбергом, В.Т. Радзивановским и Ф.О. Тейхманом.<sup>3</sup>

В 1906-1907 гг. началось строительство двухчастной Центральной трамвайной электростанции на Конной площади Казачьего полка. Здание, состоявшее из трехэтажного объема с угловой башней и основного производственного корпуса, включало в себя машинное и котельное отделения, экономайзер и зал с распределительными устройствами.

В те же годы были возведены пять тяговых подстанций, служивших для преобразования трехфазного тока в постоянный: Василеостровская (23-я линия В.О., д. 10), Подьяческая (Большая Подьяческая ул., д. 27), Петербургская (наб. р. Карповки, д. 15/14), Рождественская (Дегтярный пер., д. 3-5) и Новопетергофская (ул. 11-я Рота, д. 28).<sup>4</sup>

<sup>1</sup> См. подробнее: Трамвай в Санкт-Петербурге / сост. М.Н. Величенко и др. СПб. 2007.

<sup>2</sup> Зодчий. 1905 г. № 15. Л. 26.

<sup>3</sup> Зорина А.М., Чернова О.В. Здания энергетических предприятий первой очереди городского трамвая//Петербургские чтения – 97. Материалы Энциклопедической библиотеки «Санкт-Петербург-2003». Русско-Балтийский информационный центр. СПб. 1997. С. 534.

<sup>4</sup> Зорина А.М., Чернова О.В. Указанное сочинение. С. 535.

16 сентября 1907 г. открылось движение по первой линии трамвая от здания Главного штаба до 8-й линии Васильевского острова. Месяц спустя первый состав прошел по Садовой улице – от Невского проспекта до Покровской площади, а 28 декабря 1907 г. началось трамвайное движение по Невскому проспекту от Николаевского вокзала до Адмиралтейства.

К началу 1908 г. на электрической тяге работали три линии – Василеостровская, Садовая и Невская. Год спустя Санкт-Петербург обслуживали девять маршрутов. К середине 1910 г. все линии конно-железных дорог, входивших по плану работу в первую очередь, были построены и эксплуатировались в полном объеме.

В 1910 г. Исполнительная комиссия по заведыванию и переустройству городских железных дорог разработала план постройки второй очереди.<sup>5</sup> К осени 1911 г. Петербургской Городской Думой был утвержден общий план линий. Такое масштабное расширение сети трамвайных маршрутов требовало увеличения количества обслуживающих сооружений. 18 декабря 1913 г. состоялось заседание Петербургской Городской Думы, где был зачитан доклад городской Управы о результатах конкуренции на путевые и канализационные работы, а также гражданские сооружения для линии трамвая второй очереди, подлежащие постройке в 1914-1915-м гг.<sup>6</sup>

Строительный отдел Комиссии по сооружению построек городского трамвая в этот период возглавлял гражданский инженер А.А. Ламагин. Под его руководством были возведены административные, жилые и служебные здания трамвайных парков на Барочной улице, 12, Среднем проспекте, 79, Московском проспекте, 81 и 83, в Дегтярном переулке, 3-5, на Сердобольской улице, 2г, а также три новые трансформаторные подстанции: Выборгская на Лесном проспекте, 28, Староконная на Кременчугской улице, 6 (обе в 1913-1914 годах), а также Полюстровская, получившая номер 8, на Пискаревском проспекте, 4 (открыта в 1915 году).<sup>7</sup> К 1917 г. общая мощность всех подстанций составляла 16000 кВт.

Здания подстанций, построенные в период до 1917 г., располагались по красной линии улиц. Они имели сходное объемно-пространственное решение, что было обусловлено спецификой технологического процесса - все подстанции были оборудованы вращающимися одноякорными преобразователями.

Главный производственный корпус подстанции в этот период представлял собой просторный машинный зал с большими оконными проемами, в котором размещалось все оборудование, за исключением аккумуляторной батареи, расположенной в отдельном помещении. При этом пол в машинном отделении располагался на такой отметке, чтобы оборудование не пострадало даже при самом сильном наводнении. К машинному залу примыкал 2-х-3х-этажный объем с помещениями для мастерских и кладовых, и а также жилые помещения для обслуживающего персонала.<sup>8</sup>

## **1.2. Подстанции периода 1920-х – 1940-х гг.**

---

<sup>5</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1410. Оп. 2. Д. 432а. Л. 61.

<sup>6</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 57. Д. 254. Л. 1.

<sup>7</sup> Архитекторы-строители Санкт-Петербурга середины XIX-начала XX века: Справочник./Под ред. Б.М. Кирикова. СПб. 1996; КГИОП. П. 1514. Н-9057. Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы «Здание тяговой подстанции № 11». Л. 8.

<sup>8</sup> Пятьдесят лет ленинградского трамвая./ Под ред. Р.А. Аврущенко. М. 1957. С.101.

Начало нового этапа в развитии энергоснабжения трамвая относится к середине 1920-х гг., когда был осуществлен пуск Волховской ГЭС (декабрь 1926 г.).

В период 1925-1932 гг. был осуществлен переход на новое энергетическое оборудование отечественного производства – ртутные выпрямители. На подстанциях дореволюционной постройки проводились реконструкционные работы по замене якорных выпрямителей на ртутные, новые подстанции строились уже с учетом особенностей эксплуатации ртутьсодержащего оборудования.

В книге, подготовленной к 50-летию ленинградского трамвая, приводится описание проекта оборудования, разработанного для новых тяговых подстанций в начале 1930-х гг. (разработчик не указан). Новое техническое оснащение требовало изменения компоновки зданий новых подстанций: они, в отличие от дореволюционных, получили многоэтажную производственную часть. В помещении машинного зала размещались ртутные выпрямители, щит управления и распределительное устройство постоянного тока напряжением 600 В. Для силовых трансформаторов были построены отдельные камеры. Распределительное устройство переменного тока напряжением 6 кВ располагалось в двух этажах: в верхнем находились шинные полки, в нижнем – коридор управления и взрывные камеры масляных выключателей. Такое размещение диктовалось необходимостью применения взрывоопасных масляных выключателей и сложностью выбранных схем. При всех новых подстанциях имелись кабельный подвал, помещение для аккумуляторной батареи, двухэтажная трансформаторная мастерская и башня для резервуара с водой, а также небольшая жилая часть<sup>9</sup>. В 1930-х -1940-х гг. в Ленинграде были построены еще 9 новых подстанций.

### **1.3. Подстанции в годы Великой отечественной войны и блокады Ленинграда.**

К 1941 г. энергетическая база ленинградского трамвая состояла из 19 стационарных тяговых подстанций и одной передвижной, с общей установленной мощностью 56000 кВт.

С первых дней войны подстанции постепенно выходили из строя. Так в сентябре 1941 г., когда замкнулось кольцо блокады, перестали работать 3 подстанции: «Стрельнинская», «Рыбацкая» и «Котляковская», несколько подстанций пострадали от прямых попаданий и взрывов. Утром 8 декабря 1941 г. подача электроэнергии в сеть прекратилась. Трамвайное движение было остановлено.

В ЦГА СПб сохранился отчет энергослужбы Трамвайно-троллейбусного управления исполкома Ленгорсовета за 1942 г. Из документа следует, что в начале 1942 г. поврежденными числились следующие подстанции: №№1, 4, 7, 11 и 16<sup>10</sup>. Предпринимались меры по сохранению дорогостоящего оборудования, и с подстанций №№2, 3, 5, 8, 9, 15 и 20 энергетические агрегаты были эвакуированы<sup>11</sup>.

28 февраля 1942 г. руководством города было решено открыть 8 марта грузовое трамвайное движение. К моменту пуска грузового трамвая (т.е. к 08.03. 1942 г.), как указано в упоминавшемся выше отчете энергослужбы ТТУЛ а, были отремонтированы и

<sup>9</sup> Пятьдесят лет ленинградского трамвая./ Под ред. Р.А. Аврущенко. М. 1957. С.103-104.

<sup>10</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.779. Л.2.

<sup>11</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.779. Л. 2.



введены в строй только три подстанции: №№11, 15 и 20<sup>12</sup>. Вечером 7 марта на подстанцию №15 («Клинскую») подали напряжение, благодаря чему был осуществлен пробный пуск грузового трамвайного движения по Загородному проспекту.

8 марта состоялся общегородской воскресник по очистке города. Было запущено движение грузового трамвая, электроэнергия подавалась на участки сети с трех подстанций - №11, 15 и 20. На грузовых трамваях с улиц вывозили снег и мусор.

12 апреля 1942 г. Ленгорисполком выпустил документ - Решение №65-48 «О возобновлении пассажирского трамвайного движения», в соответствии с которым с 15 апреля предполагалось начать нормальную эксплуатацию пассажирского трамвая<sup>13</sup>. Предлагалось пустить трамваи по пяти маршрутам, был утвержден регламент движения: с 6 ч. 30 мин. до 21 ч. 30 мин. В тот же день был издан специальный указ по Трамвайно-троллейбусному управлению о подготовке к 14 апреля 166 поездов (317 вагонов), подлежащих выпуску на маршруты<sup>14</sup>. Ко дню пуска пассажирского движения были запущены еще три станции - №3, 5 и 18<sup>15</sup>.

Таким образом, на момент пуска пассажирского трамвая функционировали только шесть тяговых подстанций: №№3, 5, 11, 15, 18 и 20.

Нельзя переоценить значимость этого события для блокадного города. Восстановление трамвайного сообщения имело стратегическое значение - население блокадного Ленинграда получило транспортные связи центра с промышленными районами и окраинами города, открытие трамвайного движения позволило сохранить здоровье и жизни тысяч ленинградцев. Кроме того, это событие для жителей Ленинграда, переживших страшную блокадную зиму 1941-1942 гг., было символом надежды на возвращение к нормальной жизни и поддерживало уверенность в победе над врагом.

После открытия трамвайного движения восстановление энергетической базы города продолжалось. К 1 июня 1942 г. были подключены подстанции № 2, 6, 7, 12, 14 и 16<sup>16</sup>. На трамвайных подстанциях осуществлялись круглосуточные дежурства эксплуатационных рабочих, которые поддерживали бесперебойное электроснабжение. 25 апреля, 15 июня и 20 ноября 1942 г. дополнительно вступили в строй ещё пять трамвайных маршрутов. Это стало возможным благодаря поступлению дополнительной электроэнергии по кабелю от Волховской ГЭС, проложенному прямо по дну Ладожского озера<sup>17</sup>.

#### **1.4. Реконструкция и строительство трамвайных подстанций в послевоенные годы.**

В послевоенный период наряду с восстановлением разрушений осуществлялось техническое переоснащение тяговых подстанций: заменялось и модернизировалось старое оборудование, совершенствовались схемы, внедрялись новые каркасно-сборные распределительные устройства и т.д.

В 1950 г. в Трамвайно-троллейбусном управлении Ленгорисполкома разработали программу развития энергетической трамвайной базы. В числе основных положений этой программы предполагались: плановая замена устаревшего оборудования

<sup>12</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.779. Л.2.

<sup>13</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.752. Л. 19.

<sup>14</sup> Годес Я.Г. Этот новый старый трамвай. Л. 1982. С.115.

<sup>15</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.799. Л.2.

<sup>16</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.799. Л.2.

<sup>17</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. Д.799. Л.3.

на действующих подстанциях с частичной реконструкцией последних; полная автоматизация и телемеханизация новых подстанций, и максимальная автоматизация действующих подстанций.

Важным достижением в послевоенном развитии электрохозяйственной базы трамвая стал переход к типизации не только отдельных производственных узлов и энергетического оборудования, но и самих подстанций.

Первый в истории трамвайного строительства проект типовой тяговой подстанции, рассчитанной на два агрегата, был разработан в середине 1950-х гг. Этот проект в течение десятилетий успешно применялся для городской и пригородной трамвайной сети. Переход со второй половины 1950-х гг. на строительство типовых подстанций оказался возможным благодаря массовому применению промышленного сборного железобетона, способствовал максимальному удешевлению нового строительства и обеспечил на десятилетия рост энергетического хозяйства трамвая и троллейбуса. К концу 1990-х гг. в Петербурге существовало около 90 подстанций.

## **2. Строительство «Полюстровской» трамвайной подстанции (в советский период – Трамвайная подстанция №8 «Им. Ленина»).**

### **2.1. Градостроительное освоение местности в XVIII-нач. XX вв.**

Исследуемый объект находится на Выборгской стороне, в исторической местности Полюстрово. Название мызы произошло в XVIII в. от источника железистых минеральных вод (*Polustus* – «болотные»), открытого еще при Петре I.

С основания Санкт-Петербурга Выборгская сторона, удаленная от центра, долгое время оставалась малозаселенной и незастроенной. Между Казачьей и Охтенской слободами на Большой Неве простирался обширный «Казенный сад», который в 1770 г. был пожалован императрицей Екатериной II сенатору Григорию Николаевичу Теплову.

На дарованном участке Г.Н. Теплов устраивает усадьбу: строит каменный дом и разводит сад. После его смерти усадьба Полюстрово была продана наследниками в феврале 1782 г. екатерининскому вельможе, дипломату князю Александру Андреевичу Безбородко за 22 500 рублей «с господским домом, с людьми и пашнями». По проекту архитектора Д. Кваренги в 1783-1787 гг. для Безбородко был выстроен новый усадебный дом, в окружении огромного пейзажного парка. После смерти А.А. Безбородко в 1799 г. мыза Полюстрово переходит к его брату – Илье Александровичу Безбородко, во владении которого она находится до 1815 г.

В первой половине XIX в. дача Безбородко меняла своих хозяев. В 1815 г. И.А. Безбородко умер, и всё его состояние перешло к двум дочерям, одна из которых была замужем за графом Г.Г. Кушелевым. В 1816 г. фамилия Безбородко, ввиду прекращения потомства по мужской линии, по указу императора Александра I была передана старшему в роде графов Кушелевых - Александру Григорьевичу (внуку И.А. Безбородко). В годы его владения началось процветание полюстровской усадьбы как дачного и курортного места<sup>18</sup>.

Новый владелец уделял значительное внимание не только благоустройству усадьбы, но и развитию целебных источников, находившихся в окрестностях дачи.

---

<sup>18</sup> Пыляев, М.И. Забытое прошлое окрестностей Петербурга. Репринтное воспроизведение 1883года. СПб. 1994. С. 56.

Производились работы по осушению местности, прокладывались трубы для подвода целебных вод в специально устроенный бассейн, было сооружено здание ванн.

Когда А.Г. Кушелев – Безбородко открыл Полюстровский курорт минеральных вод, в окружающей его местности началось активное строительство. Местность Полюстрово застраивается небольшими дачками. Предприимчивые дельцы устраивают в Полюстрово отели, танцевальный зал, трактир. В парке строится театр с подъездом к Неве и вокзал с пристанью. Увеселительная часть парка получает название Тиволи<sup>19</sup>.

С 30-х годов XIX века территория усадьбы Кушелевых-Безбородко заметно уменьшается. В «Санкт-Петербургских Ведомостях» 1830-х гг. появляются объявления о продаже на даче участков земли под постройку «жилья домов, фабрик и дач». Дачное строительство началось и на территории бывшего графского имения.

Вторая половина XIX века – время бурного развития промышленности Петербурга, в том числе на Выборгской стороне. В 1868 г. после одного из пожаров курорт был почти полностью уничтожен. Полюстрово постепенно стало приходить в упадок и запустение, земли начали распродавать в том числе и под промышленные нужды. В 1873 г. земли усадьбы были разделены на 98 участков для продажи. В 1890-х гг. участок земли с родниками был приобретён князем С.С. Абамелек-Лазаревым, сумевшим наладить поставку целебной воды в Москву и многие другие города России.

В 1896 г. главное здание бывшей усадьбы Кушелева-Безбородко и часть парка площадью свыше 9 гектаров перешли в собственность Елизаветинской общины Красного креста. На территории парка были построены бараки, а в главном доме размещены аптека, амбулатория и квартиры для служащих. В начале XX века в восточной части территории общины была проложена новая улица – Елизаветинская (от наб. Большой Невы на север, параллельно Кушелевскому проспекту, до Енисейской улицей (в советский период – улица Жукова).

Севернее усадьбы Кушелева-Безбородко находилась деревня Полюстрово, в которой жили крепостные владельца усадьбы, а позднее в ней стали селиться наемные работники-строители, ремесленники и рабочие предприятий Выборгской стороны. Восточной границей этой деревни являлась Охтинская дорога, переименованная в 1896 г. в Большеохтинскую, а в 1906 г. получившая название проспекта Императора Петра Великого<sup>20</sup>.

## **2.2. Строительная история тяговой подстанции «Полюстровская» (№8 Им. Ленина).**

В 1908-1909 г. в Полюстрово действовала Полюстровская конная линия, проходившая по проспекту Петра Великого к Большому Охтенскому проспекту до церкви Святого духа.<sup>21</sup> Когда в 1909-1910-х гг. возник вопрос о расширении трамвайной сети, было принято решение о переводе Полюстровской линии на электрическую тягу. Согласно проекту, представленному в Санкт-Петербургскую Городскую Думу в 1909 г., трамвайный маршрут должен был проходить «от Финляндского вокзала по Арсенальной

<sup>19</sup> Менельсон А.А. Полюстрово как курорт. СПб. 1897. С. 1-6.

<sup>20</sup> Глезеров С.Е. Исторические районы Петербурга от А до Я. М. 2010. С. 325.

<sup>21</sup> ЦГИА СПб. Ф. 1410. Оп. 2. Д. 167. Л. 1 об.

улице, Полюстровской набережной, Б.Охтенскому проспекту, и через новый Охтинский мост до соединения с путями четвертого маршрута и Калашниковской линии».<sup>22</sup>

В 1913 г. на заседании Санкт-Петербургской Городской Думы был заслушан доклад о приобретении «у С.Ц. Дехтеревой участка земли площадью 538 кв. саж., расположенного в Охтинском участке по Елизаветинской улице под №№ 33 и 36 за 10760 рублей, с принятием на счет города расходов по совершению купчей крепости».<sup>23</sup> Именно здесь, на небольшой территории, ограниченной с запада Елизаветинской улицей, с севера – Енисейской улицей (в советский период – улица Жукова), с востока – проспектом Императора Петра Великого, а с юга – Кушелевской улицей, было запланировано возведение тяговой подстанции № 8, получившей название «Полюстровская» ( в советский период – «им. Ленина»).

В Российском государственном историческом архиве (РГИА) сохранился проект «Полюстровской трансформаторной подстанции»<sup>24</sup>. В комплект чертежей входят: генеральный план, фасад, разрез, поэтажные планы, проект оборудования (илл.5-10). Проект разработан гражданским инженером А.А. Ламагиным в 1912 г. и тогда же утвержден Санкт-Петербургской Городской Думой.

Судя по генплану, участок был выделен небольшой, квадратной конфигурации (илл.5). Как видно из чертежей, здание подстанции было сложной формы в плане, 2-х-4-х этажное, кирпичное. Ядром объемно-пространственной композиции являлся двусветный прямоугольный в плане машинный зал, к которому с севера и востока примыкали 3-х-и 4-х-этажные вспомогательные объемы. Здание предполагалось поставить по красной линии Елизаветинской улицы.

Главный фасад (западный) - уличный, был решен в формах, близких к модерну. На проектной чертеже фасад показан с офактуренной поверхностью, на высоком гладком цоколе. В первой световой оси устроен прямоугольный входной проем с двустворчатым филенчатым заполнением и фрамугой, оснащенный козырьком на двух колонках. Оконные проемы - прямоугольные, с геометрической расстекловкой, характерной для модерна. 1-2-й этажи раскрепованы, в межоконных простенках 3-го этажа помещены гладкие лопатки, в центральном простенке помещен картуш с символикой Санкт-Петербурга. Двусветный зал машинного отделения был выделен на фасаде тремя большими на высоту двух этажей оконными проемами. Фасад завершен венчающим профилированным карнизом с орнаментальным поясом. Кровля показана из листового железа, с ограждением в виде тумб и металлического ограждения простого рисунка (илл. 6).

Функциональное назначение помещений обозначено на поэтажных планах (илл. 8-9). Большую часть первого этажа занимал машинный зал в три световые оси по каждому фасаду (лицевой западный и южный) с масштабными остекленными проемами. С севера и востока к нему примыкал трехэтажный объем административного корпуса в четыре световые оси по лицевому западному, северному и восточному фасадам, с устроенным в крайней оси лицевого фасада входом и двумя лестницами – в северной и восточной частях здания.

<sup>22</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 55. Д. 162. Л. 129.

<sup>23</sup> ЦГИА СПб. Ф. 513. Оп. 126. Д. 320. Л. 23.

<sup>24</sup> РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. ЛЛ.47-50.

В первом этаже, помимо машинного зала и аккумуляторного помещения, согласно проекту, утвержденному Городской Думой в 1912 г., размещались дежурные, контора, мастерская, кладовая; два помещения были отведены для сторожей, два – под дворницкие. Второй и третий этажи были жилыми, в их северо-западной части над парадным входом находилась квартира заведующего подстанцией, в восточной – квартиры машиниста и его помощника. Жилые и рабочие помещения были оборудованы печами – угловыми и средистенными, а также металлическими круглыми.

При проектировании подстанций второй очереди были установлены два принципиальных требования: в отличие от подстанций первой линии, в здании не должно быть подвала, особенно служащего для установки аппаратов высокого напряжения, и как следствие все аппараты высокого напряжения должны быть вынесены из машинного зала в особое помещение, недоступное для посторонних.<sup>25</sup> Роль такого подвала отводилась помещению 1-го этажа, в которое необходимо было провести кабели высокого напряжения, установить оконечные муфты, ручные разъединители, разрядники перенапряжения. Над ним, во 2-м этаже полагалось установить железобетонные камеры для приборов и аппаратов каждой отдельной цепи высокого напряжения схемы коммутации.

Согласно пояснительной записке к проекту оборудования трансформаторных подстанций, как новых, так и уже существующих, их мощность по производственным нагрузкам рассчитывалась так, чтобы «остающиеся при усилении мощности той или другой подстанции агрегаты и соответствующие им части электрического оборудования могли найти применение на какой-либо из остальных подстанций»<sup>26</sup>. Исходя из этого, было решено на Полюстровской подстанции установить два агрегата в 500 киловатт каждый, один из которых был снят с Петербургской подстанции.

Помимо этого были внесены некоторые изменения в общую систему оборудования. В схеме коммутации исключались реактивные катушки на фидерах высокого напряжения, прокладка соединительных кабелей предполагалось проводить без труб в бетонных каналах (вместо этого кабели должны были быть разделены бетонной стенкой, а каналы перекрыты гофрированным железом), соединительные провода между железобетонными камерами распределительной доской необходимо было протянуть таким образом, чтобы можно было легко проследить направление каждого из них<sup>27</sup>.

Предполагая дальнейшее расширение подстанции, решено было разместить машины и трансформаторы в центральном двусветном помещении здания более упорядоченно и единообразно, по сравнению со схемой расположения аналогичного оборудования на подстанциях первой линии. Местоположение помещения, предназначенного для аккумуляторной батареи, осталось неизменным – изолированный зал с отдельным входом со двора в юго-восточной части здания.

Здание Полюстровской подстанции было построено в 1915 г. (по данным техпаспорта здания: год строительства - 1916 г.<sup>28</sup>). В ходе строительных работ объемно-пространственное решение, заданное проектом, не изменилось. Но фасады были кардинально переработаны с элементами неоклассики, в отличие от первоначально предложенного А.А. Ламагиным проектного решения 1912 г. в формах модерна.

<sup>25</sup> РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 8.

<sup>26</sup> РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 3.

<sup>27</sup> РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 9.

<sup>28</sup> См. Приложение №6: Копии документов технического учета.

Установить имя автора нового архитектурного решения, а также причины столь серьезных изменений уже утвержденного проекта, не удалось. Можно предположить, что автором переделок был сам А.А. Ламагин.

В 1920-х гг. Полюстровская подстанция была переименована и стала называться: имени Ленина<sup>29</sup>.

Сведения о перестройках в советский период крайне ограничены.

В довоенный период здание каким-либо существенным перестройкам не подвергалось, судя по топосъемке 1932 г., конфигурация здания в плане не изменилась.

Судя по документам, сохранившимся в ЦГА СПб, в начале 1942 г. из помещений подстанции им. Ленина (№8) было эвакуировано дорогостоящее оборудование, подстанция остановлена<sup>30</sup>.

По данным ЦГА СПб, к 15 апреля 1942 г. в Ленинграде функционировали всего шесть тяговых подстанций: №№ 3, 5, 11, 15, 18 и 20<sup>31</sup>. К 1 июня 1942 г. были подключены подстанции: Красных зорь (№ 2), им. Пролетарской Диктатуры (№ 6), им. Володарского (№7), Лесная (№12), Щемиловская (№14), Южная (№16)<sup>32</sup>. Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что в знаменательном и важном для блокадного города событии - пуске трамвайного движения, осуществленном в Ленинграде весной 1942 г. (8 марта и 15 апреля), - подстанция им. Ленина (бывш. Полюстровская) не участвовала.

С конца 1942 г. и до окончания войны действовали 15 подстанций (из них две транзитных подстанции); 4 тяговых подстанции были законсервированы<sup>33</sup>.

Восстановление подстанции им. Ленина началось предположительно в 1945 г.

В послевоенный период участок подстанции расширился за счет прирезки с северо-восточной стороны. К 1970-м гг. при подстанции сформировалось «энергохозяйство» - целый комплекс вспомогательных построек (складов и сараев). Изменения границ участка и ситуации зафиксированы на генплане участка 1974 г. (см. Приложение №6, копии документов технического учета).

Само здание подстанции претерпело значительные изменения. К 1946 г. к северной торцевой брандмауэрной стене была осуществлена 1-эт. нежилая кирпичная пристройка, она зафиксирована на плане топосъемки 1946 г. (илл. 12). В период до 1956 г. к южному торцевому фасаду был пристроен новый производственный 2-х-эт. кирпичный объем, данные изменения конфигурации здания показаны на плане топосъемки 1956 г. (илл.13). За счет этой пристройки продольные западный и восточный фасады увеличились на 3 световых оси к югу. Вход в новую пристройку осуществлялся с южного фасада.

В период эксплуатации в советский период на первоначальных фасадах неоднократно закладывались и перебивались проемы, в частности на западном фасаде третье с севера арочное окно машинного зала перебито в дверной проем.

В северной и восточной части здания - в бывших жилых помещениях - проводились перепланировки с перебивкой и закладкой проемов, с установкой новых стен и перегородок. В машинном зале в 1950-х1960-х гг. произведена замена оборудования.

В советский период в северной и восточной частях здания находились административные помещения. В объеме, примыкавшем к машинному залу с востока,

<sup>29</sup> Весь Ленинград за 1931 год. С.415.

<sup>30</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. д.779. Л.2.

<sup>31</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. д.779. Л.2.

<sup>32</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. д.779. Л.2.

<sup>33</sup> ЦГА СПб. Ф.899. Оп. 4. д.779. Л.3.

размещались слесарные мастерские. В южной 2-х-эт. пристройке, имевшей коридорную планировочную систему, помещения были приспособлены под жилье.

Сведений о капитальных ремонтах не имеется.

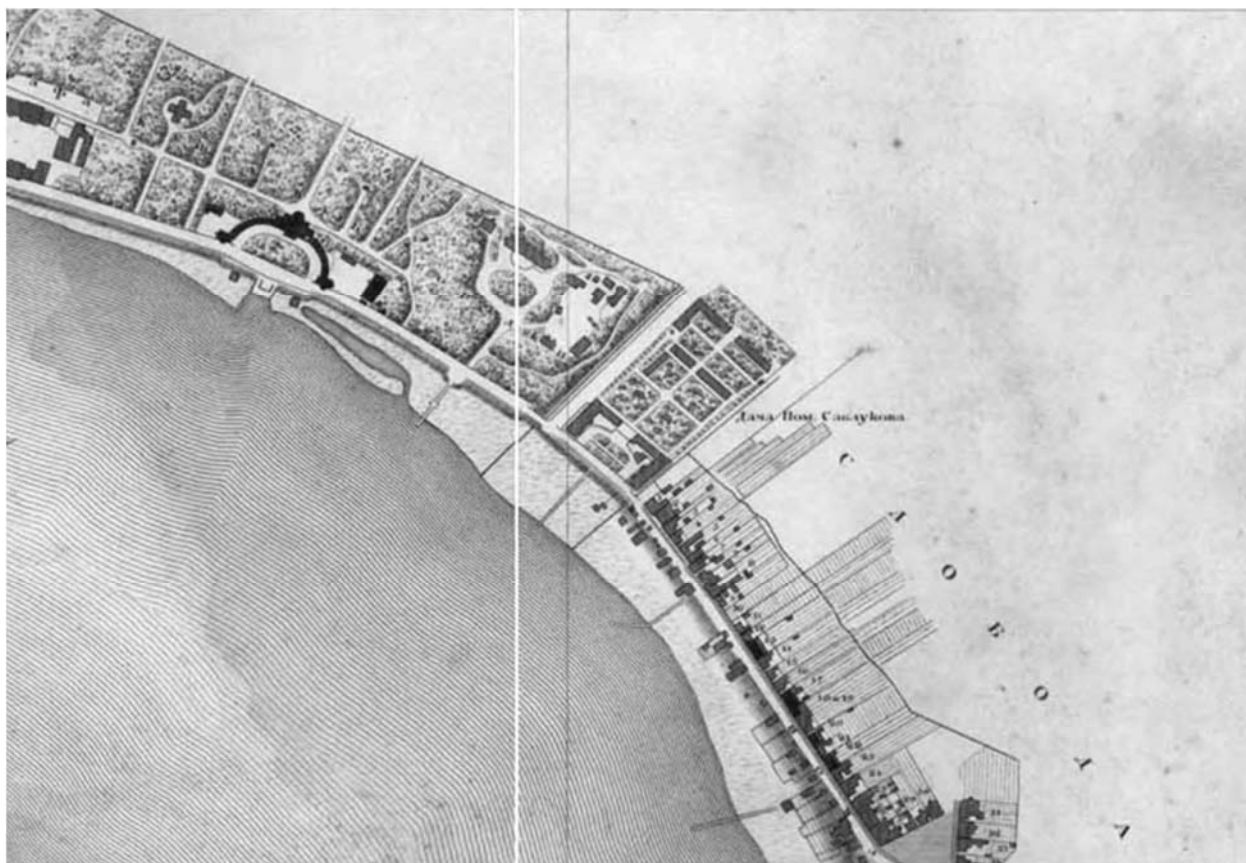
### 3. Литература и источники.

1. Весь Ленинград за 1924-1935 гг.
2. Годес Я.Г. Этот новый старый трамвай. Л. 1982.
3. Зорина А.М. , Чернова О.В. Здания энергетических предприятий первой очереди городского трамвая//Петербургские чтения – 97. Материалы Энциклопедической библиотеки «Санкт-Петербург-2003». Русско-Балтийский информационный центр. СПб. 1997.
4. Ленинградский трамвай, 1941-1945 / отв. ред. Б.С. Канторович, А.Н. Чистиков. СПб. 1995.
5. Ленинградский электротранспорт / сост. Я.Г. Годес. Новгород. 1987.
6. Менельсон А.А. Полуостров как курорт. СПб. 1897.
7. Пыляев. М.И. Забытое прошлое окрестностей Петербурга. Репринтное воспроизведение 1883года. СПб. 1994.
8. Пятьдесят лет ленинградского трамвая / под ред. Р.А. Аврущенко. М., 1957.
9. Сорока М.Х. Фронтной трамвай. Л., 1986.
10. Топонимическая энциклопедия Санкт-Петербурга. СПб. 2003.
11. Трамвай в Санкт-Петербурге / сост. М.Н. Величенко и др. СПб. 2007.
12. **Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб):**
  - Ф. 899. Оп. 4. Д.752 – Решения, выписки из протоколов заседаний исполкома Ленгорсовета за 1942 г.
  - Ф. 899. Оп. 4. Д.753 – Приказы по ТТУЛ за 1942 г.
  - Ф. 899. Оп. 4. Д.779 – Отчет энергослужбы Трамвайно-троллейбусного управления за 1942 г.
13. **Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб):**
  - Ф. 513. Оп. 55. Д. 162 «Переписка с Исполнительной комиссией по заведованию и переустройству городских железных дорог о проведении трамвайных линий».
  - Ф. 513. Оп. 57. Д. 254 «Общая переписка по городским железным дорогам».
  - Ф. 513. Оп. 126. Д. 320. «Протоколы заседания, справки, заключения и прочее Комиссии по выбору места для трамвайных парков второй очереди».
  - Ф. 1410. Оп. 2. Д. 432а «О разработке проекта 2 очереди электрического трамвая».
  - Ф. 1410. Оп. 2. Д. 167 «О продолжении Полуостровской линии».
14. Архив КГИОП. П. 1514. Н-9057. Акт по результатам государственной историко-культурной экспертизы «Здание тяговой подстанции № 11». СПб. 2013.
15. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1293. О. 167. Д. 318. «С.-Петербургская губерния. Управление С.-Петербургских городских железных дорог. Отдел путей и канализаций. Пояснительные записки, расчетные сметы и проектные чертежи оборудования трансформаторных подстанций 2-й очереди». 1912-1913 гг.
16. Архив Треста ГРИИ. Планы топоъемки Ленинграда 1932-2010 гг. Планшеты №2530-11 и №2530-15.



**Приложение № 2**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полюстровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

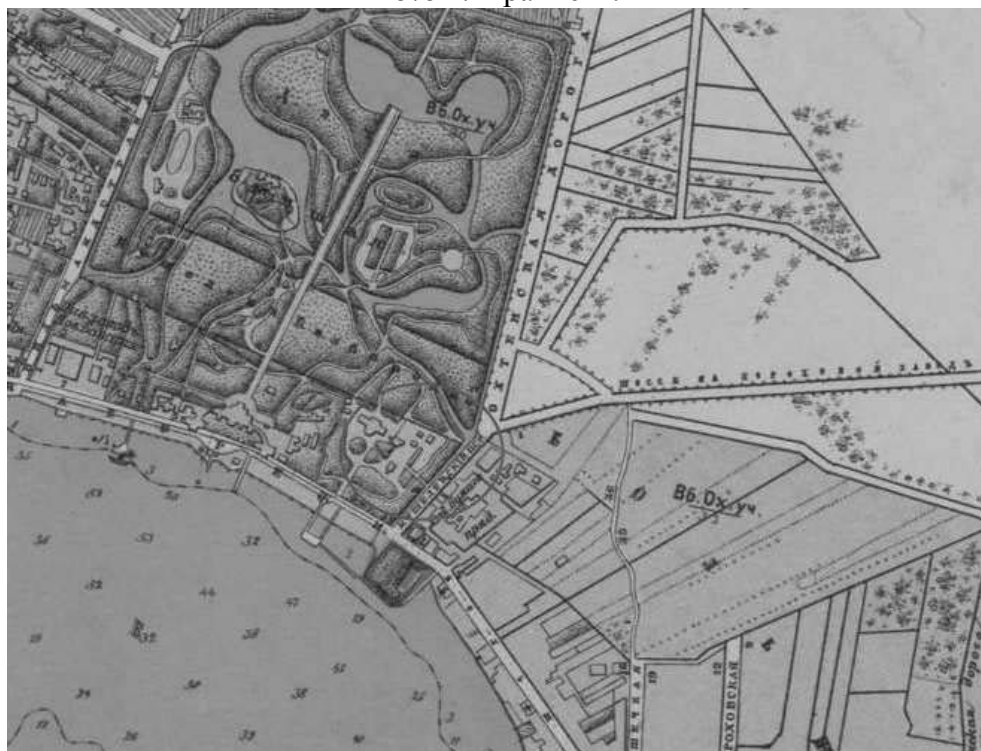
**Историческая иконография.**



1. План Шуберта. 1828 г. Фрагмент.



2. План Санкт-Петербурга. Издание картографического заведения А. Ильина. 1875 г. Фрагмент.



3. План города Санкт-Петербурга с показанием улиц, набережных, площадей и проч. с присвоенными наименованиями, начиная с 7 марта 1880 года по 1 сентября 1904 года. 1904 г. Фрагмент.

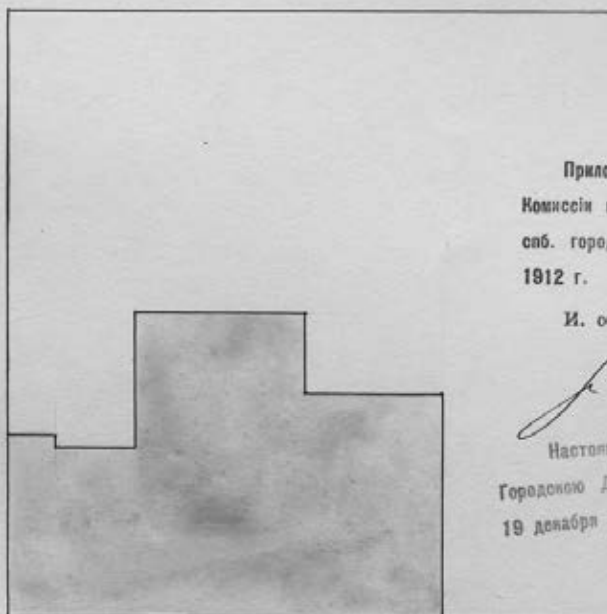


4. План Санкт-Петербурга с ближайшими окрестностями. Приложение к Адресной и Справочной книге «Весь Петербург». 1913 г. Фрагмент.

42

# Проект Полостровской трансформаторной подстанции. генеральный план.

Из журнала Техническо-Строительного Комитета М. В. Д.  
от 22. ~~23~~ ~~августа~~ 1915 года за № 141  
Дальнейший производитель *С. Мосин*



Приложение к докладу Исполнительной  
Комиссии по заведыванию и переустройству  
слаб. город. жел. дорог от 29 октября  
1912 г.

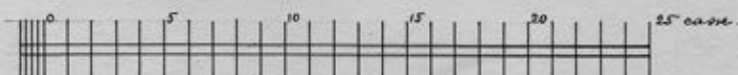
И. об. Председателя Комиссии *А. В. Гагарин*

Управляющий дорогами *А. В. Гагарин*

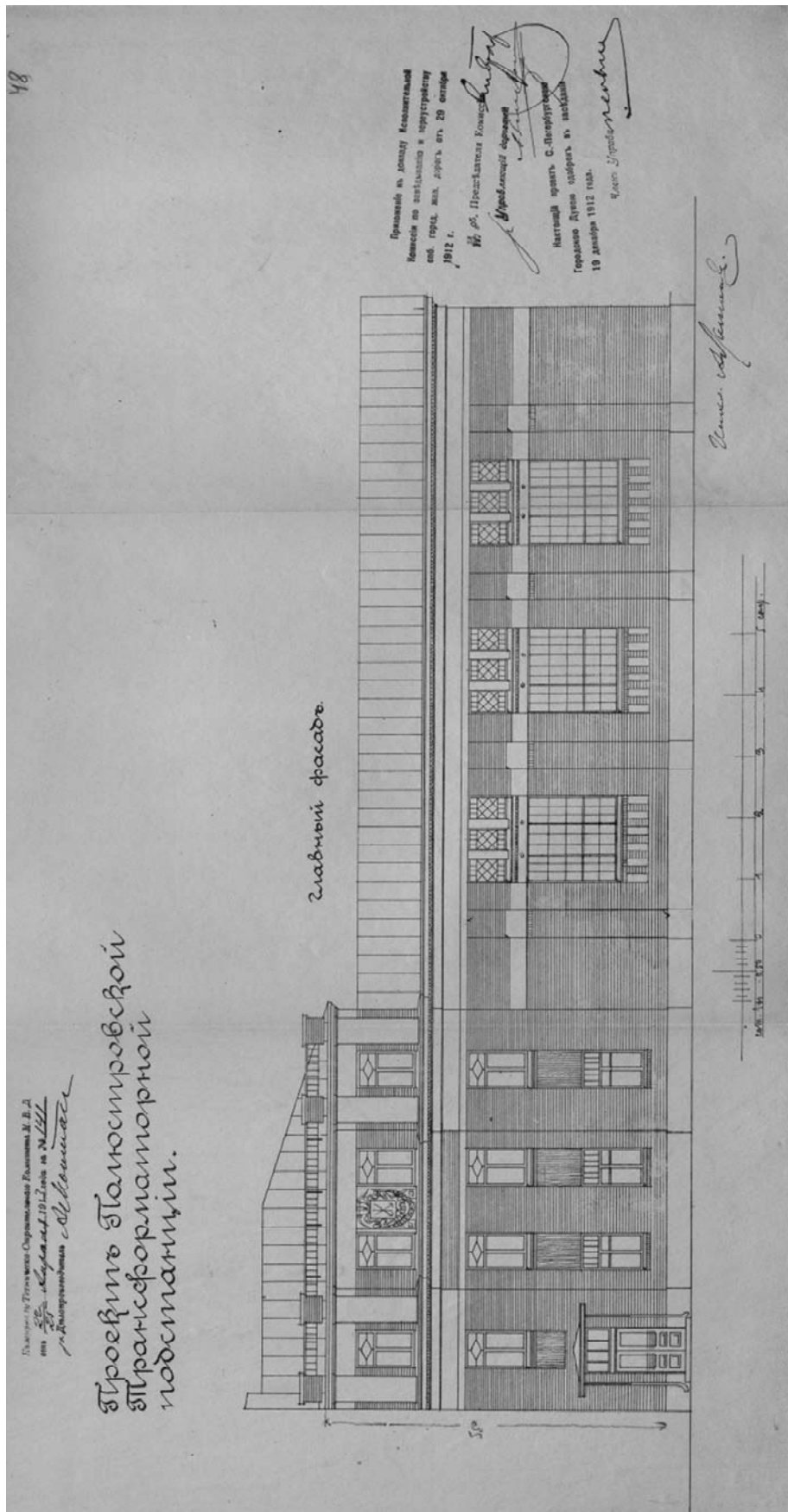
Настоящий проект С.-Петербургскому  
Городскому Думою одобрен на заседании  
19 декабря 1912 года.

Член Управы *С. Мосин*

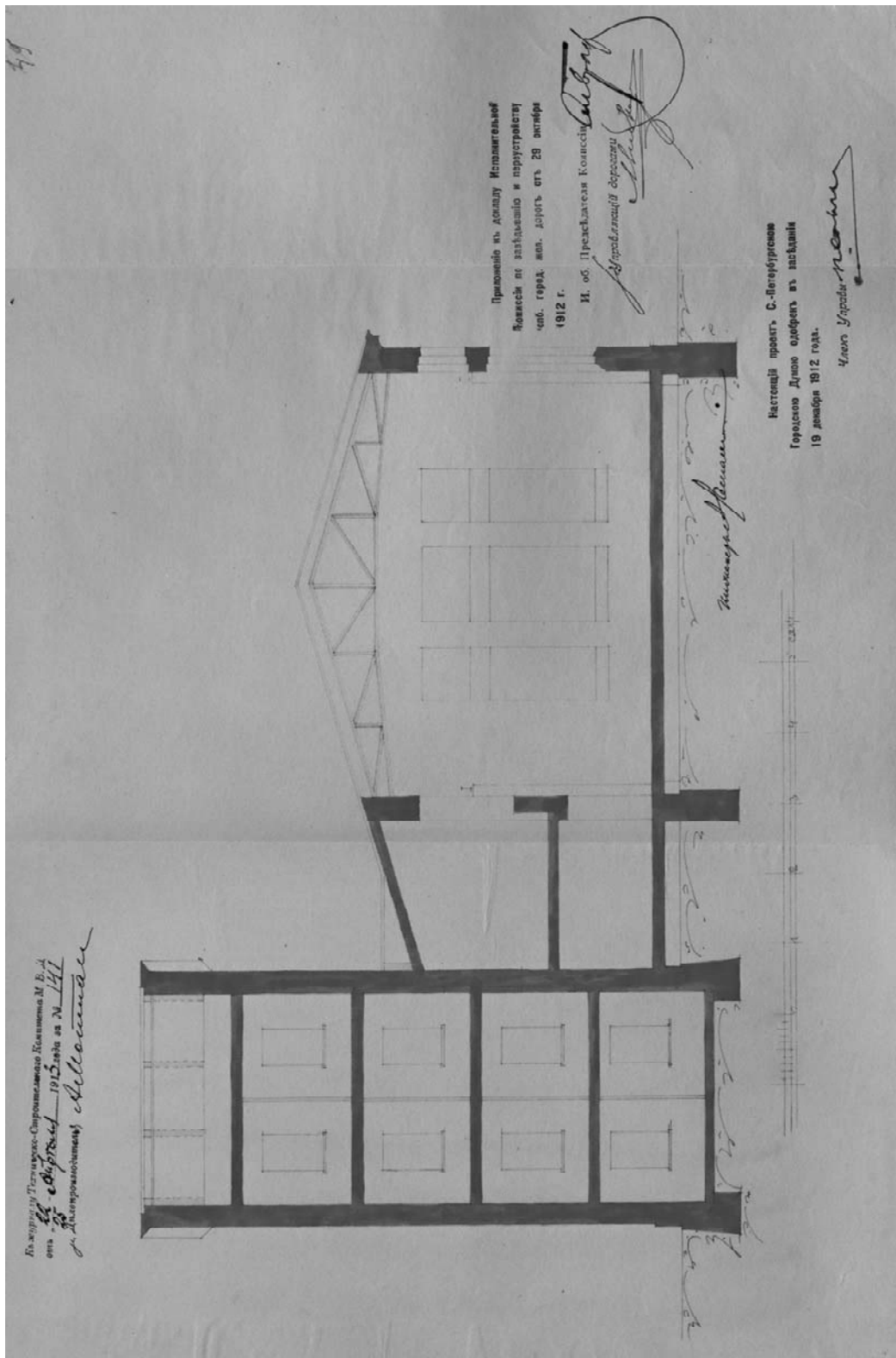
*С. Мосин*



5. Проект Полостровской трансформаторной подстанции. Генеральный план. 1912 г.  
РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318 Л. 47.



6. Проект Полустровской трансформаторной подстанции. Проект лицевого фасада.  
Гражданский инженер А.А. Ламагин. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 48.



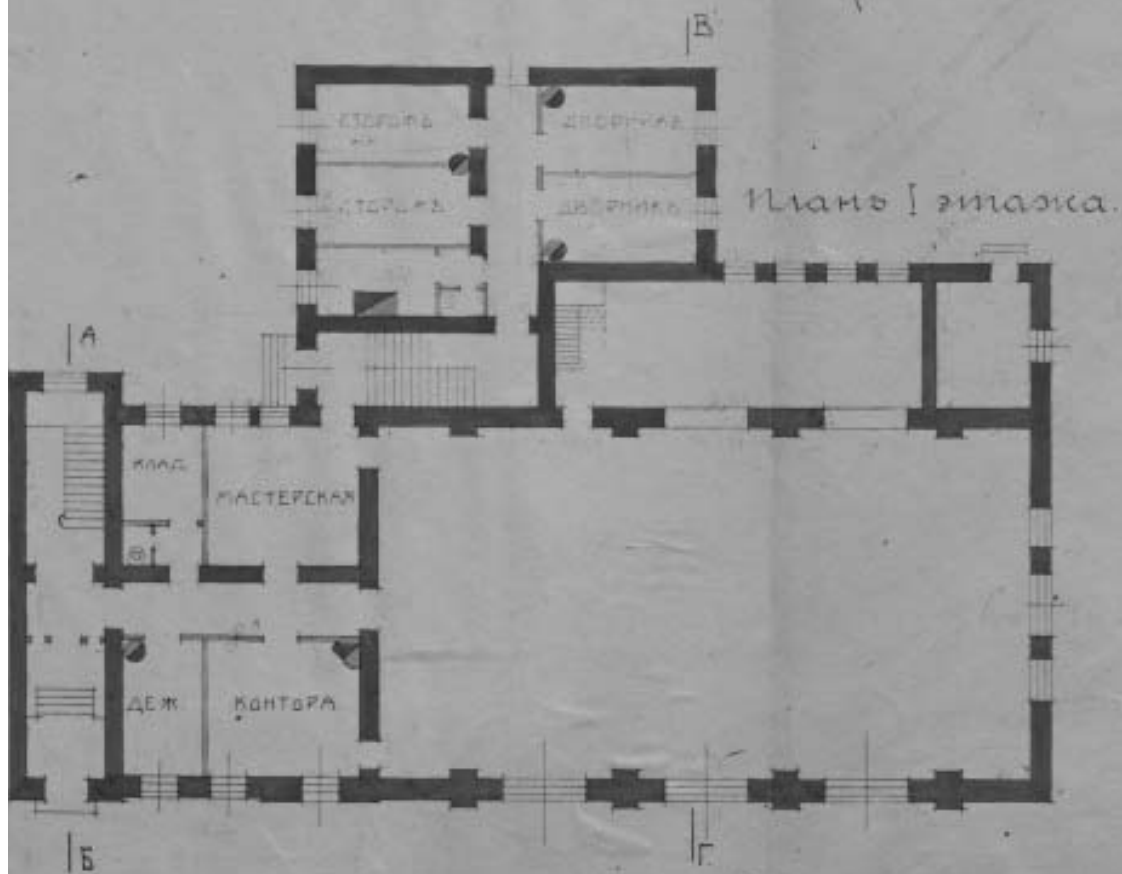
7. Проект Полуостровской трансформаторной подстанции. Разрез. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. С. 49.

На журналу Техническа-Строительнаго Комитета М. В. Д.

отъ 25 апреля 1913 года за № 141

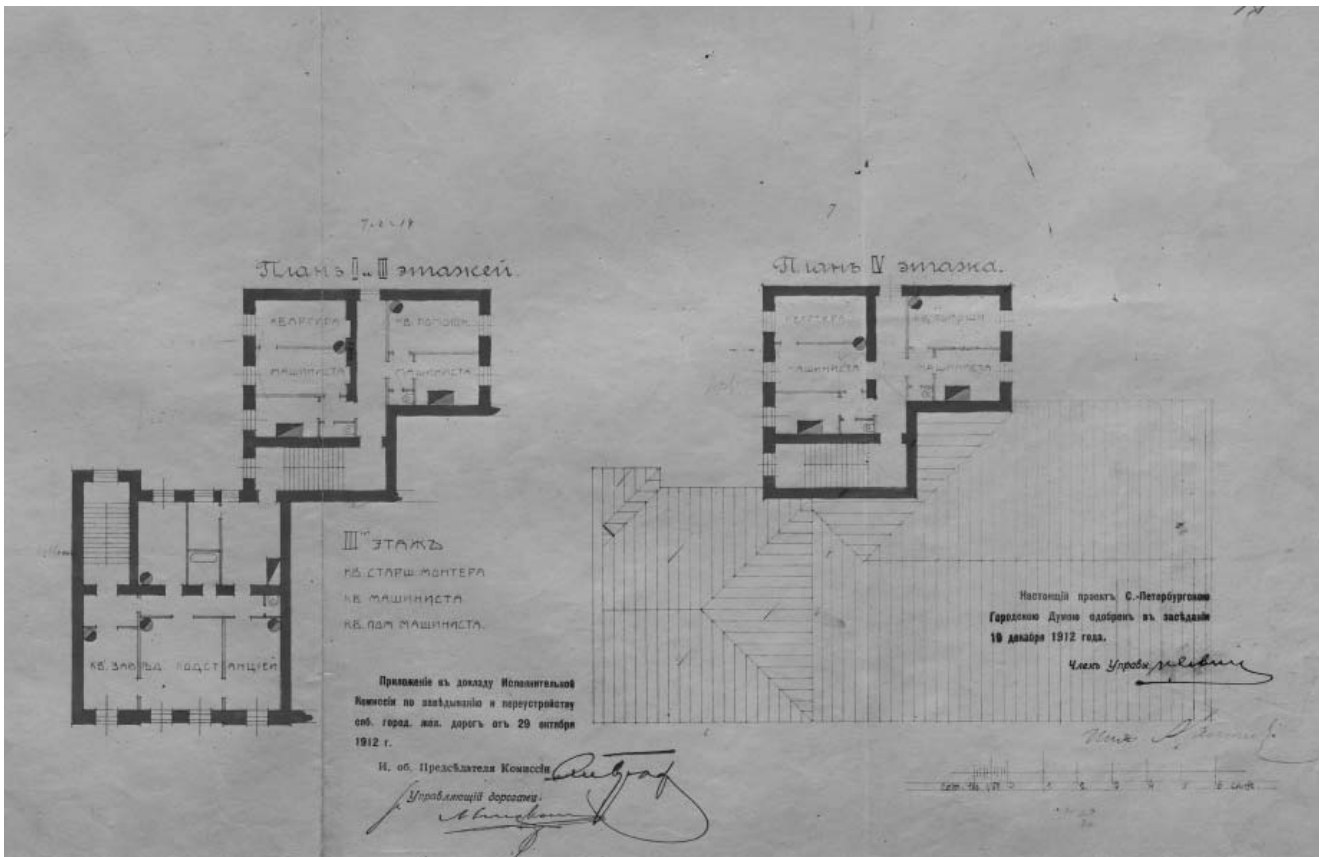
Делегированный Ламагин

Проектъ Полюстровской  
Трансформаторной  
подстанции.

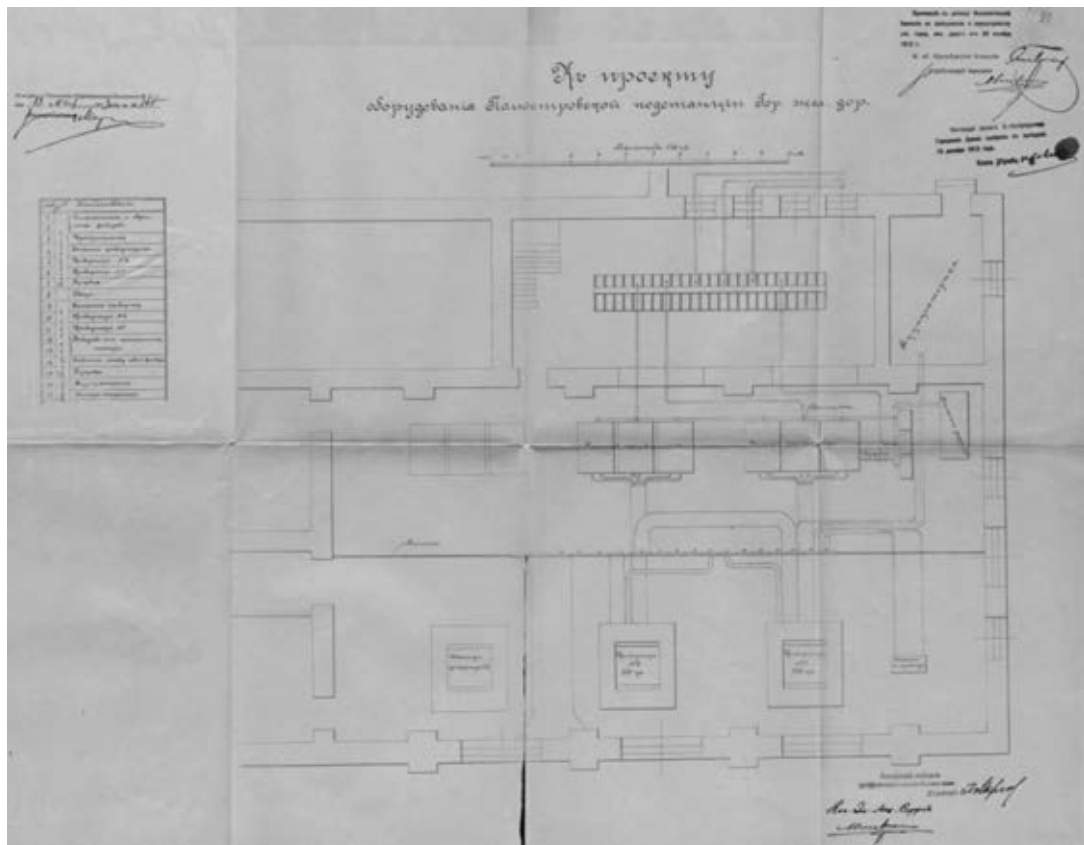


8. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. План 1-го этажа. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 50.



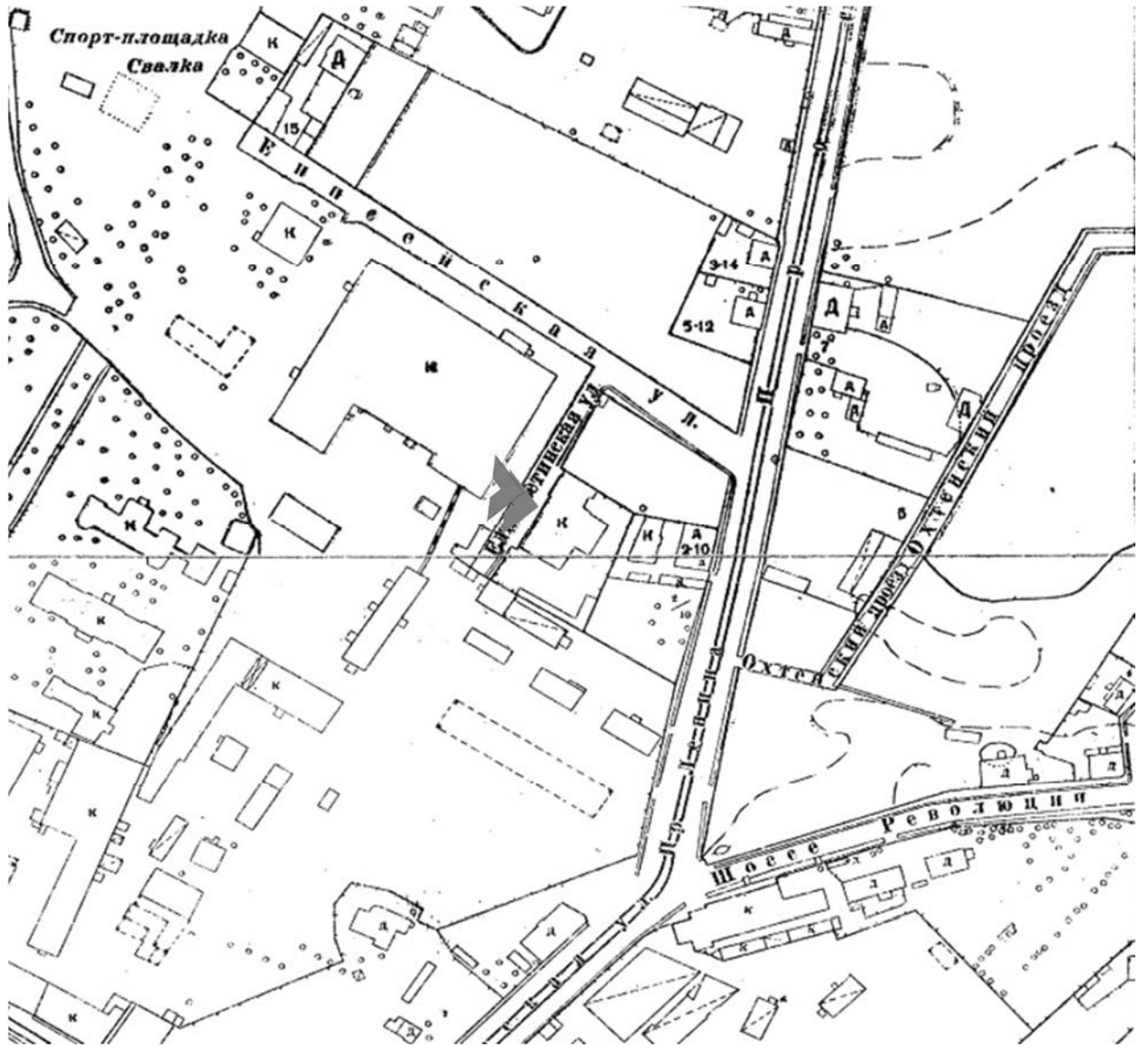


9. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. План 2-го - 4-го этажа. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 50.

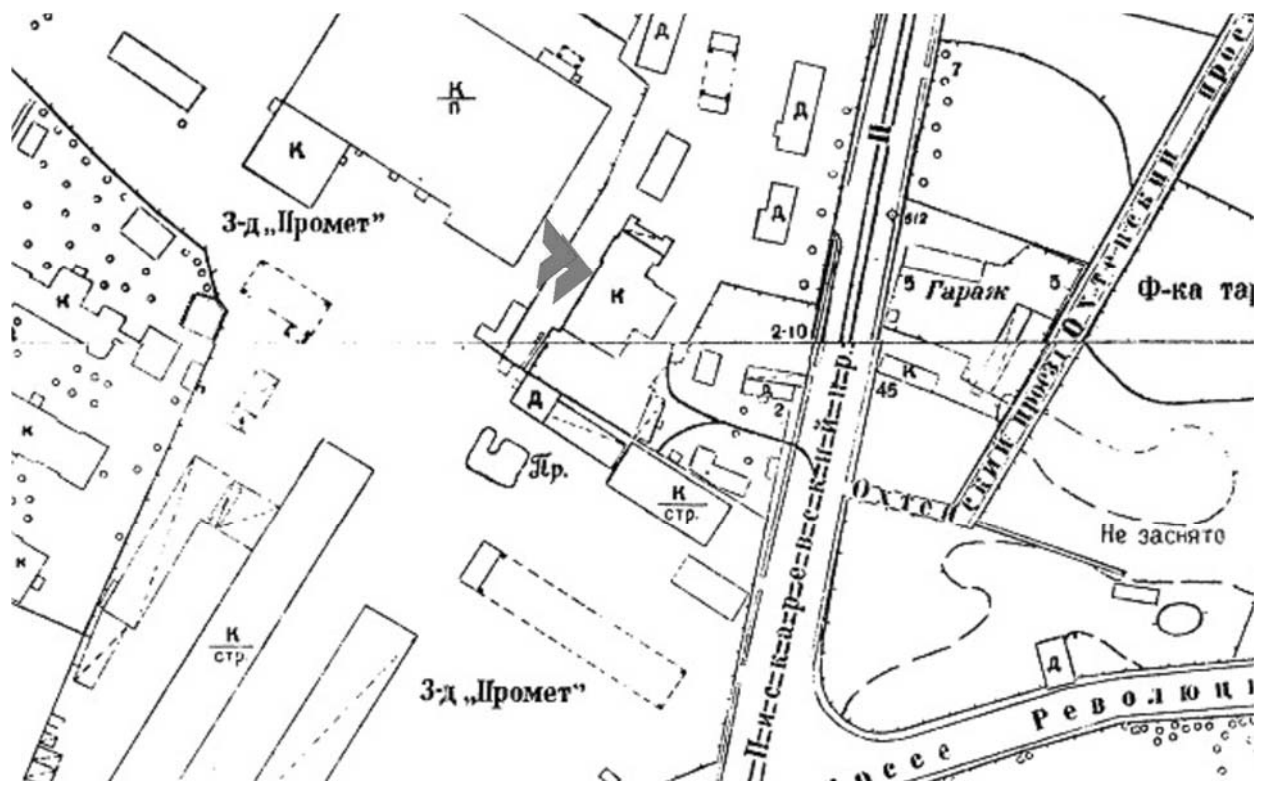


10. К проекту оборудованія Полюстровской подстанции городских железных дорог. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 99.

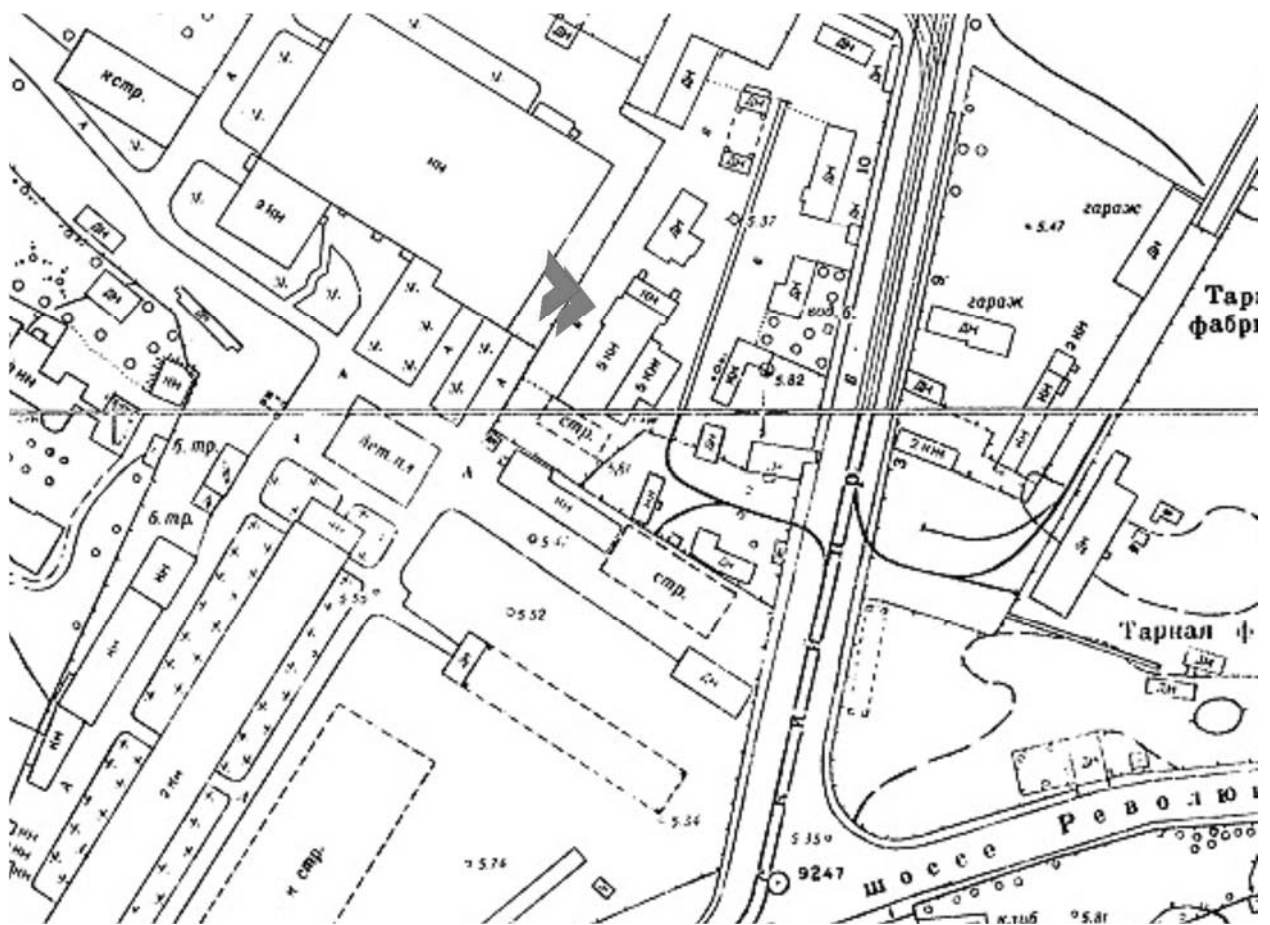




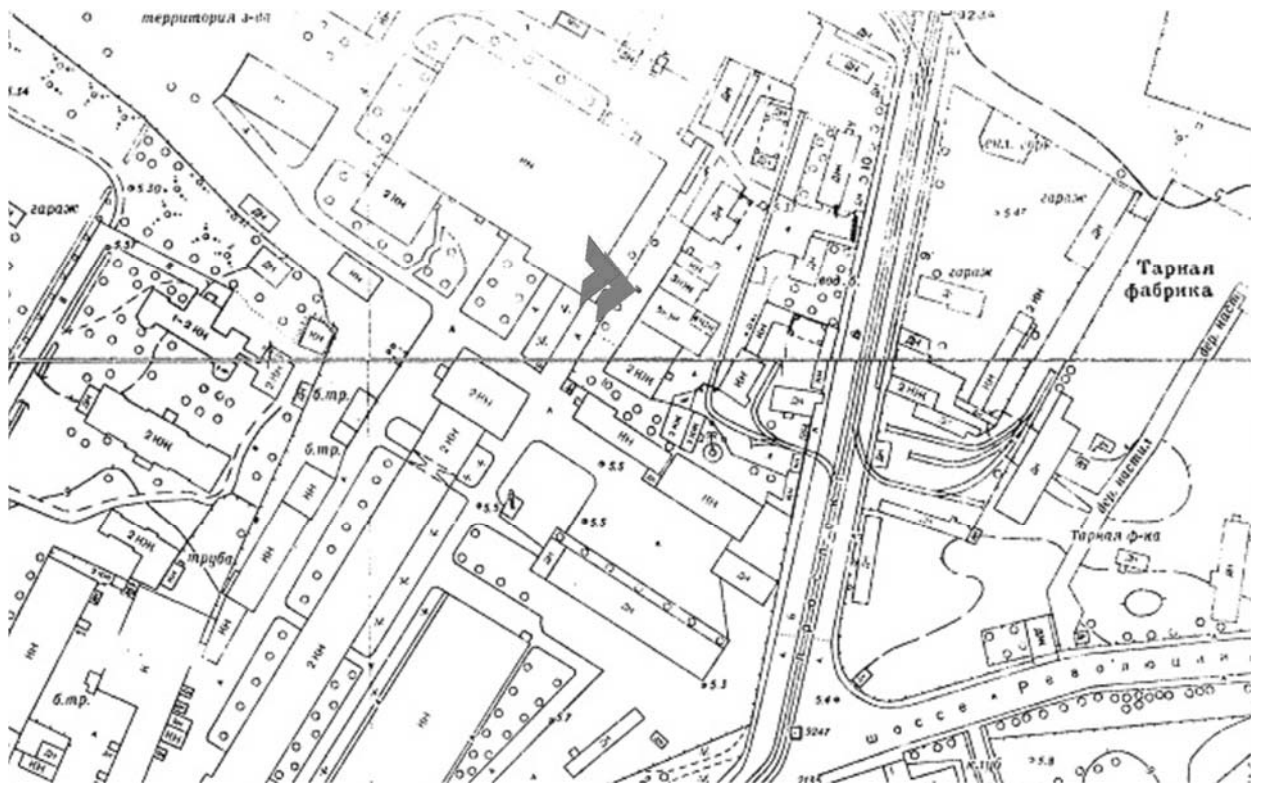
11. Топо́сьемка Ленинграда 1932 г. Фрагмент.



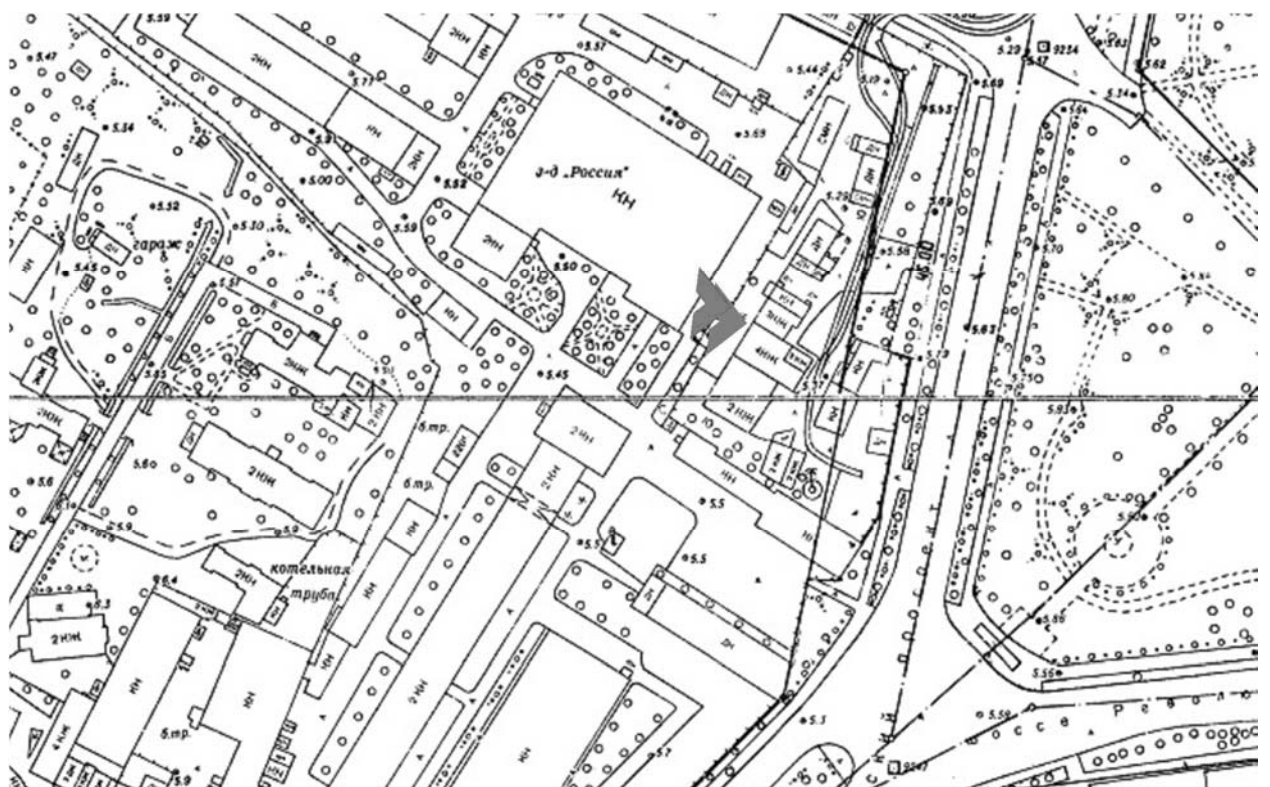
12. Топо̀сьемка Ленинграда 1946 г. Фрагмент.



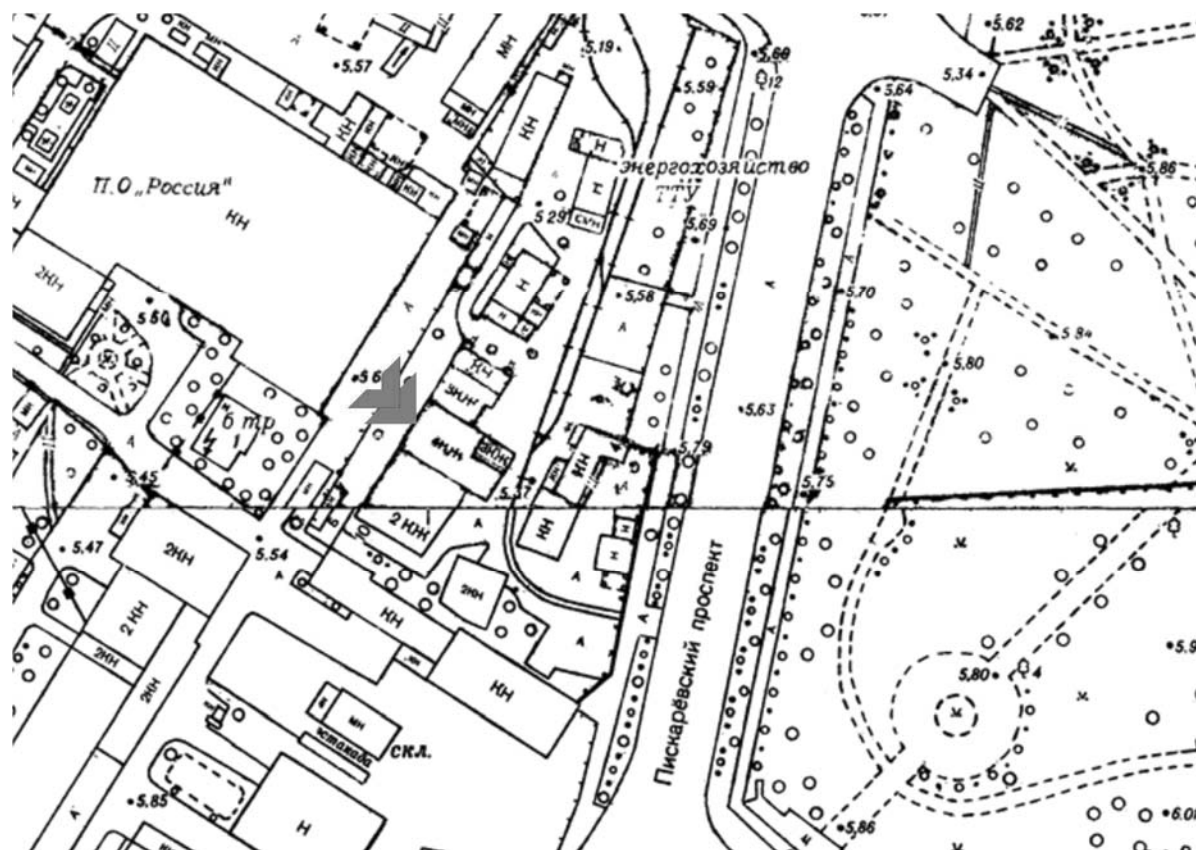
13. Топо̀сьемка Ленинграда 1956 г. Фрагмент.



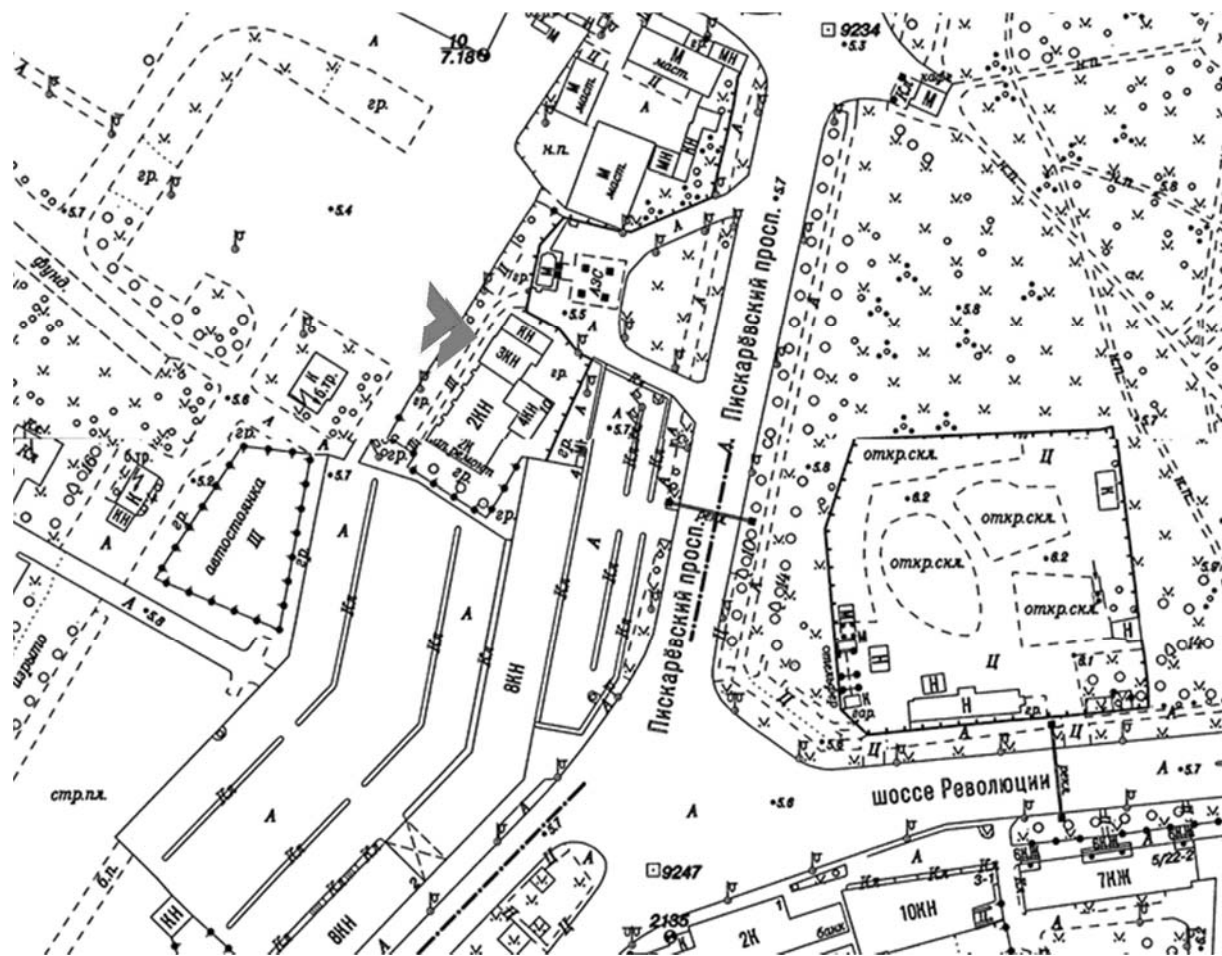
14. Топоъемка Ленинграда 1962 г. Фрагмент.



15. Топоъемка Ленинграда 1973 г. Фрагмент.



16. Топоъемка Ленинграда 1983 г. Фрагмент.



17. Топоъемка Ленинграда 2010 г. Фрагмент.

### **Список иллюстраций.**



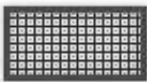

1. План Шуберта. 1828 г. Фрагмент.
2. План Санкт-Петербурга. Издание картографического заведения А. Ильина. 1875 г. Фрагмент.
3. План города Санкт-Петербурга с показанием улиц, набережных, площадей и проч. с присвоенными наименованиями, начиная с 7 марта 1880 года по 1 сентября 1904 года. 1904 г. Фрагмент.
4. План Санкт-Петербурга с ближайшими окрестностями. Приложение к Адресной и Справочной книге «Весь Петербург». 1913 г. Фрагмент.
5. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. Генеральный план. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318 Л. 47.
6. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. Проект лицевого фасада. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 48.
7. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. Разрез. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. С. 49.
8. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. План 1-го этажа. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 50.
9. Проект Полюстровской трансформаторной подстанции. План 2-го и 3-го этажа. Гражданский инженер А.А. Ламагин. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 50.
10. К проекту оборудования Полюстровской подстанции городских железных дорог. 1912 г. РГИА. Ф. 1293. О. 167. Д. 318. Л. 99.
11. Топосъемка Ленинграда 1932 г. Фрагмент.
12. Топосъемка Ленинграда 1946 г. Фрагмент.
13. Топосъемка Ленинграда 1956 г. Фрагмент.
14. Топосъемка Ленинграда 1962 г. Фрагмент.
15. Топосъемка Ленинграда 1973 г. Фрагмент.
16. Топосъемка Ленинграда 1983 г. Фрагмент.
17. Топосъемка Ленинграда 2010 г. Фрагмент.

**Приложение № 3**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полюстровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

**ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ ОПОРНЫЙ ПЛАН (1:2000)**



**Условные обозначения**

-  - территория исследуемого объекта, расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Пискаревский проспект, дом 4, литера А.
-  - границы территорий объектов культурного наследия
-  - Объекты культурного наследия федерального значения.
-  - Выявленные объекты культурного наследия



## ЦЕННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ



- дороги, улицы



- аллеи посадки утраченные

- иные ценные элементы планировочной структуры на рассматриваемой территории отсутствуют

## ЦЕННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЛАНДШАФТНО-КОМПОЗИЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ



- водная система



- границы территории предварительных археологических разведок ЗА-2



- элементы планировочной структуры



- объекты застройки

- иные ценные элементы ландшафтно-композиционной структуры на рассматриваемой территории отсутствуют

## ЗОНЫ ОХРАНЫ



- единая зона регулирования застройки и хозяйственной деятельности 2 (ОЗРЗ-2), участок ОЗРЗ-2(10).

## ПЕРЕЧЕНЬ ОКН (ПО СВЕДЕНИЯМ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ «ГЕОИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА»):

**1В** - Полостровская трамвайная подстанция. Категория охраны В.

**2Ф** - Ансамбль «Дача Безбородко А.А. (Кушелевых-Безбородко)» на территории объекта культурного наследия: Дача Безбородко А.А. (Кушелевых-Безбородко). Категория охраны Ф.

**2Ф.1** - Сад парадного двора. Категория охраны Ф.

**2Ф.2** - Дача с двумя флигелями и переходными галереями. Категория охраны Ф.

**2Ф.3** - Парк. Категория охраны Ф.

**2Ф.4** - Пруд с протокой. Категория охраны Ф.

**2Ф.5** - Павильон парковый. Категория охраны Ф.

**3В** - Ансамбль «Комплекс Елизаветинской общины сестер милосердия Российского Общества Красного Креста» на территории объекта культурного наследия: Дача Безбородко А.А. (Кушелевых-Безбородко). Категория охраны В.

**3В.1** - Дом приюта и сестер милосердия общины. Категория охраны В.

**3В.2** - Церковь св. Пантелеймона Целителя. Категория охраны В.

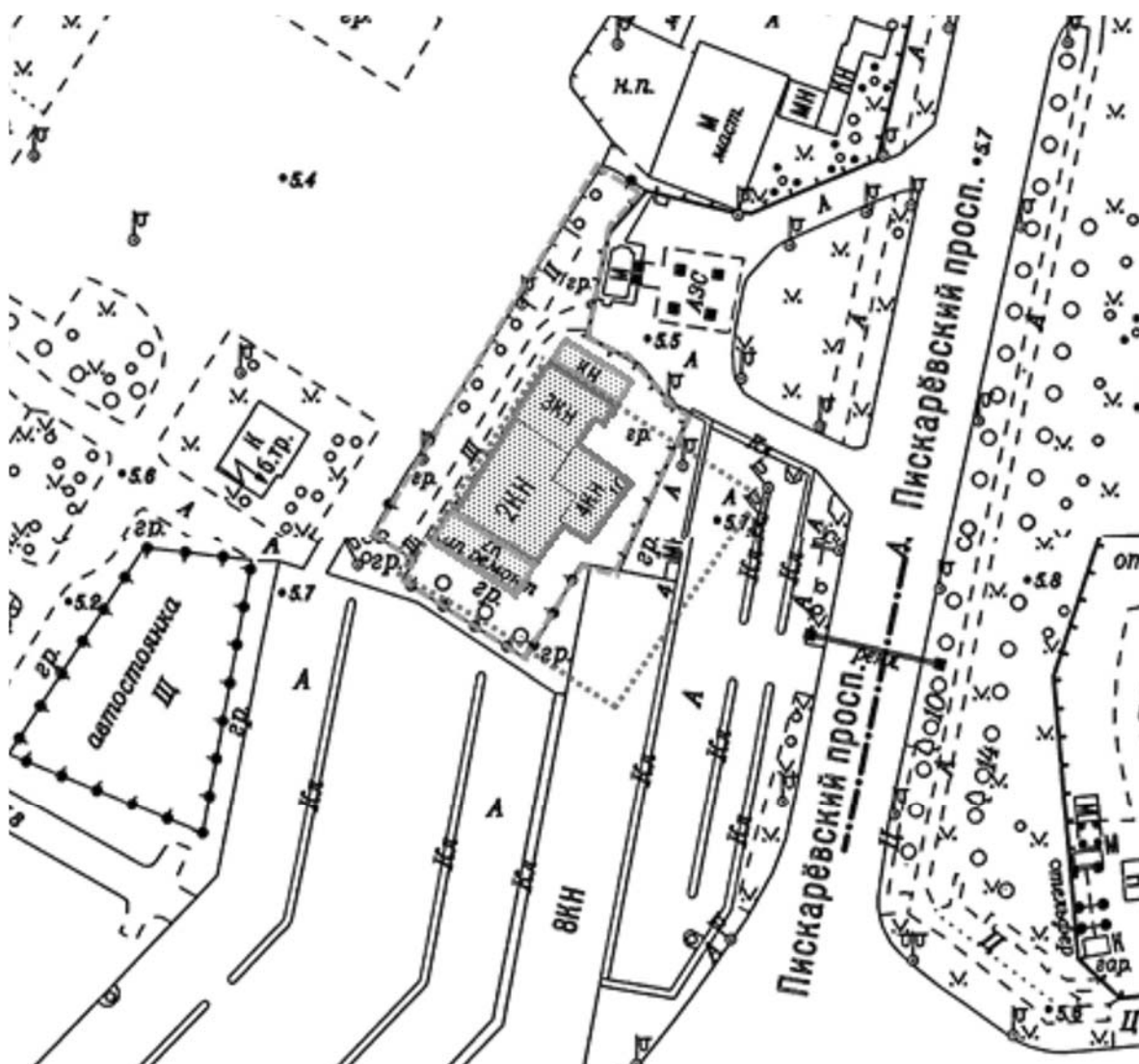
**3В.3** - Хирургический корпус с операционной. Категория охраны В.

**3В.4** - 1-й Маринский хирургический павильон. Категория охраны В.





**3В.5** - 3-й Маринский хирургический павильон. Категория охраны В.

**3В.6** - Два лечебных павильона. Категория охраны В.

## Здание Полюстровской трамвайной подстанции. Этапы строительной истории.



### Условные обозначения:

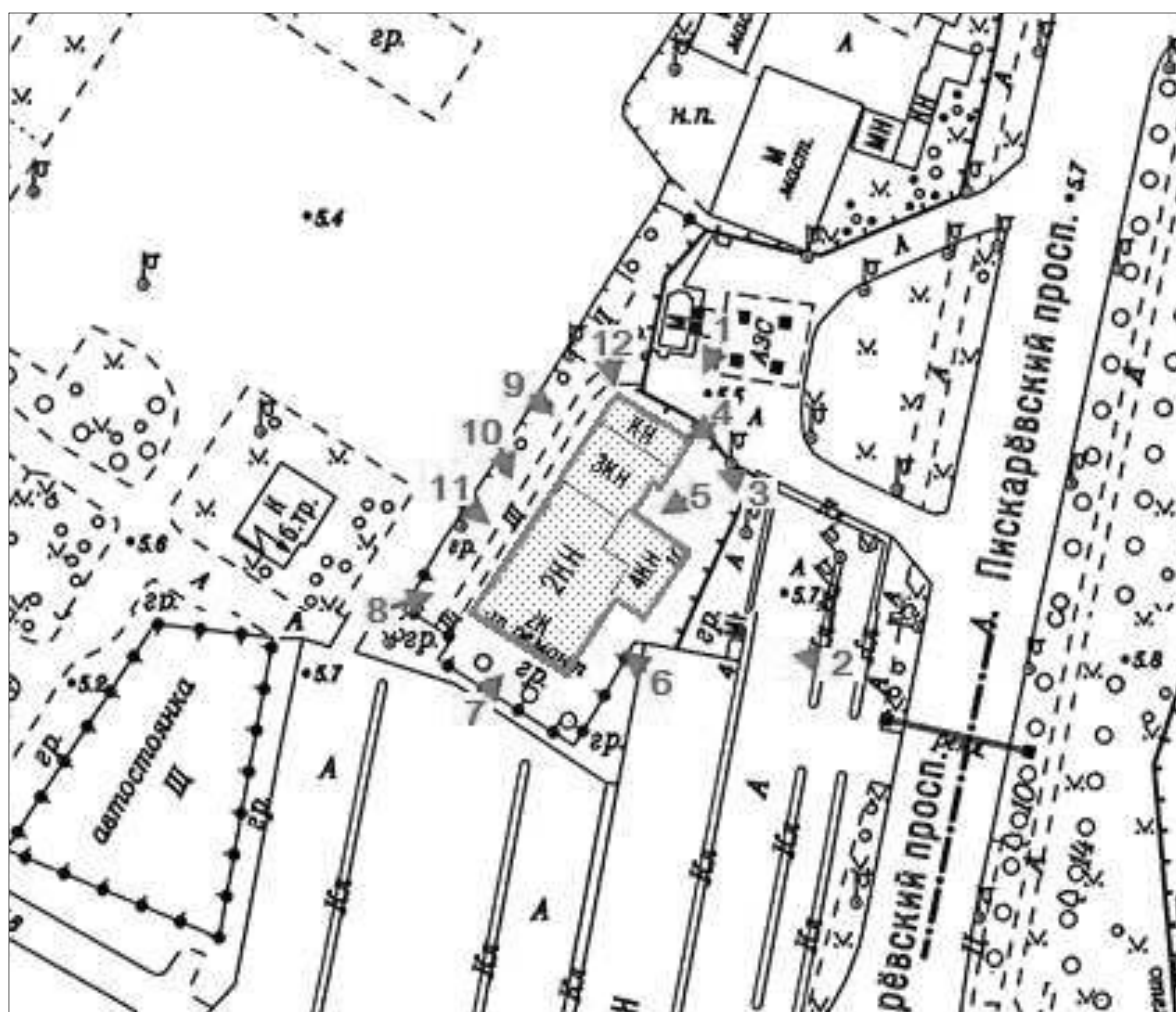
	2-4-х-эт. кам. здание Полюстровской трамвайной подстанции, гр.инж. А.А. Ламагин (?), 1912-1915 гг.		Граница межевания 1917 г.
	1-2-х-эт. кам. пристройки 1940-х-1950-х гг.		Современная граница участка



**Приложение № 4**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полюстровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

**Материалы фотофиксации.**  
Съемка 27.08. 2019 г. Эксперт Егорова Т.Г.

**Схема фотофиксации фасадов.**





1. Выявленный объект культурного наследия «Полостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полостровский пр., д.4, лит.А. Общий вид объекта с севера.



2. Выявленный объект культурного наследия «Полуостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полуостровский пр., д.4, лит.А. Общий вид с востока.



3. Выявленный объект культурного наследия «Полуостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полуостровский пр., д.4, лит.А. Северная часть здания с 1-эт. пристройкой к торцевому фасаду.



4. Выявленный объект культурного наследия «Полостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полостровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент 1-эт.пристройки к торцевому северному фасаду.



5. Выявленный объект культурного наследия «Полостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полостровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент восточного фасада.



6. Выявленный объект культурного наследия «Полуостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полуостровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент восточного фасада.



7. Выявленный объект культурного наследия «Полуостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полуостровский пр., д.4, лит.А. Общий вид южного фасада.



8. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Общий вид западного продольного и южного торцевого фасада.





9. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент западного фасада.



10. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент западного фасада.



11. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Центральная часть западного фасада и вид переделанного проема.

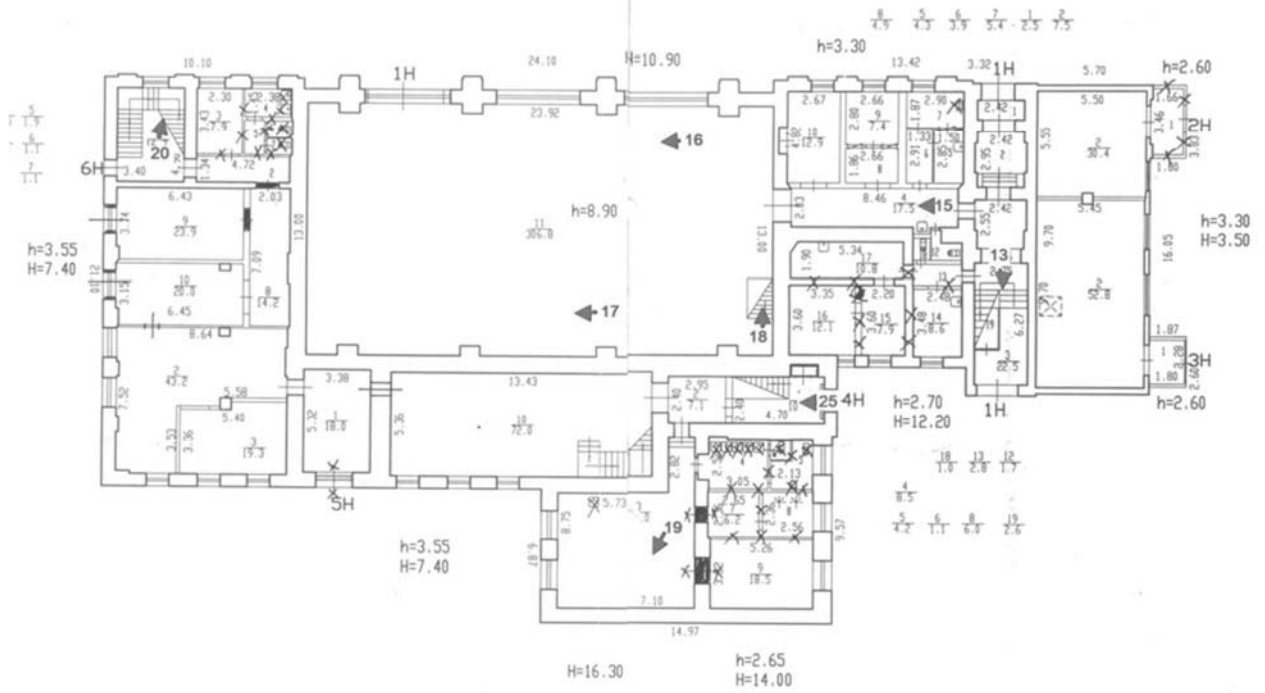




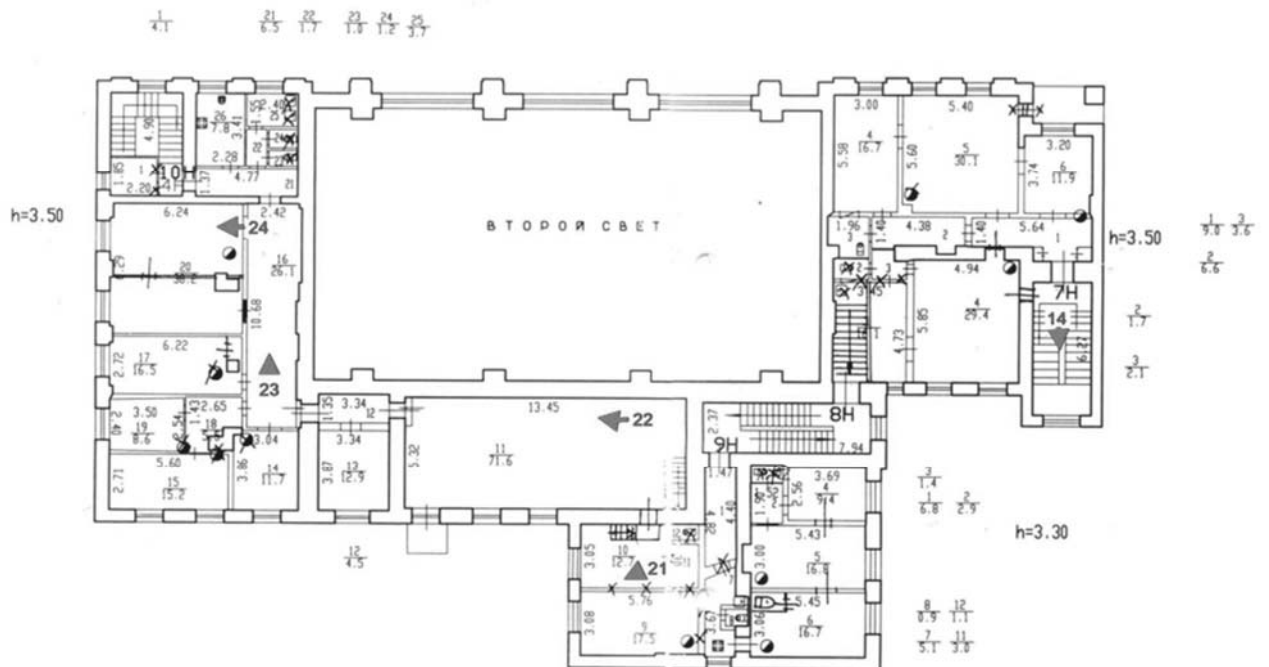
12. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент северного торцевого и продольного западного фасада.

# Схемы фотофиксации помещений.

ПЛАН 1 ЭТАЖА  
ЛИТЕР А



ПЛАН 2 ЭТАЖА  
ЛИТЕР А





13. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Вестибюль и лестница 1-Н.



14. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Конструкции лестницы 1-Н.



15. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Коридор (пом.4, 1-й эт.).



16. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Машинный зал (пом. 11, 1-й эт.).



17. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Машинный зал (пом. 11, 1-й эт.).



18. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Машинный зал (пом. 11, 1-й эт.) Сход в техническое подполье.



19. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Пом. 3, 1-й эт.)



20. Выявленный объект культурного наследия «Полостровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полостровский пр., д.4, лит.А. Лестница 6-Н.





21. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Пом. 19, 2-й эт.



22. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Слесарные мастерские (пом. 31, 2-й эт.)



23. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Коридор (пом. 16, 2-й эт.)



24. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Пом. 20, 2-й эт.



25. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Лестница 4-Н.

#### **Список фотографий.**

1. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Общий вид объекта с севера.
2. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Общий вид объекта с востока.
3. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Северная часть здания с пристройкой к торцевому фасаду.
4. Выявленный объект культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция», Санкт-Петербург, Полюстровский пр., д.4, лит.А. Фрагмент пристройки к торцевому фасаду.



**Приложение № 5**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полюстровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

**Копии учетных документов.**

**1. Распоряжение КГИОП №533-р от 17.12.2018 г.**

**О включении в перечень выявленных объектов культурного наследия объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия «Полюстровская трамвайная подстанция».**



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

окуд

17.12.2018

№ 533-р

**О включении в перечень  
выявленных объектов  
культурного наследия объекта,  
обладающего признаками объекта культурного наследия  
«Полостровская трамвайная подстанция»**

В соответствии с пунктом 4 статьи 16.1 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (далее - Федеральный закон) и статьей 12.1 Закона Санкт-Петербурга от 12.07.2007 № 333-64 «Об охране объектов культурного наследия в Санкт-Петербурге», в связи с поступлением в КГИОП заявления от 23.10.2018 рег. № 01-31-3709/18-0-0 о включении в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации объекта «Полостровская трамвайная подстанция», обладающего признаками объекта культурного наследия, и на основании заключения о наличии (отсутствии) историко-культурной ценности объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия:

1. Включить в перечень выявленных объектов культурного наследия объект, обладающий признаками объекта культурного наследия «Полостровская трамвайная подстанция», расположенный по адресу: Санкт-Петербург, Пискаревский проспект, дом 4, литера А.

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, 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 настоящего распоряжения возложить на заместителя председателя КГИОП – начальника Управления организационного обеспечения, популяризации и государственного учёта объектов культурного наследия.

Председатель КГИОП



С.В. Макаров

**2. Распоряжение КГИОП №83-р от 25.02.2019 г. об утверждении плана границ территории выявленного объекта культурного наследия «Полстровская трамвайная подстанция».**



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

25.02.2019

окуд  
№ 83-р

**Об утверждении границ территории  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полстровская трамвайная подстанция»**

В соответствии с пунктом 5 статьи 3.1, подпунктом 15 пункта 2 статьи 33 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», статьей 6 Закона Санкт-Петербурга от 20.06.2007 № 333-64 «Об охране объектов культурного наследия в Санкт-Петербурге» и пунктом 3.12 Положения о Комитете по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры, утвержденного постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.04.2004 № 651:

1. Утвердить границы территории выявленного объекта культурного наследия «Полстровская трамвайная подстанция», расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Пискаревский проспект, дом 4, литера А, согласно приложению к распоряжению.

2. Заместителю председателя КГИОП - начальнику Управления организационного обеспечения, популяризации и государственного учета объектов культурного наследия обеспечить:

2.1. Направление в Управление Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Санкт-Петербургу, Комитет по градостроительству и архитектуре копий распоряжения в срок, не превышающий пяти рабочих дней со дня издания распоряжения.

2.2. Уведомление лиц, являющихся собственниками или иными законными владельцами объекта, указанного в пункте 1 распоряжения, в срок, не превышающий трех рабочих дней со дня издания распоряжения.

2.3. Размещение распоряжения в электронной форме в локальной компьютерной сети КГИОП и его официальное опубликование.



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

3. Контроль за выполнением распоряжения возложить на заместителя председателя КГИОП – начальника Управления организационного обеспечения, популяризации и государственного учета объектов культурного наследия.

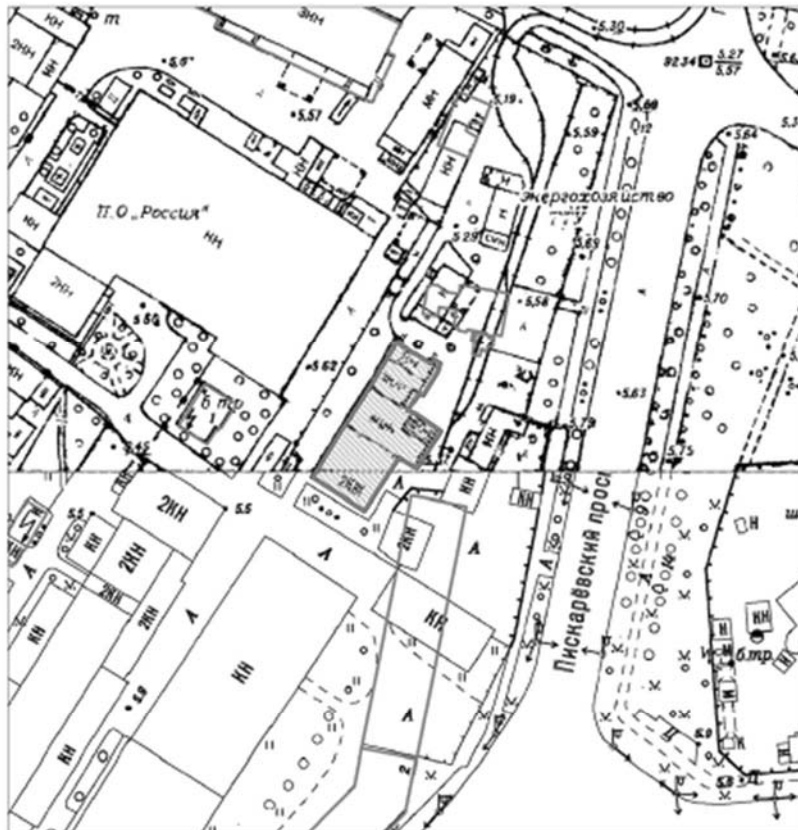
Председатель КГИОП



С.В. Макаров

Границы территории  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полостровская трамвайная подстанция»,  
(далее – объект культурного наследия),  
расположенного по адресу: Санкт-Петербург, Пискаревский проспект, дом 4, литера А

1. Схема границ территории выявленного объекта культурного наследия:

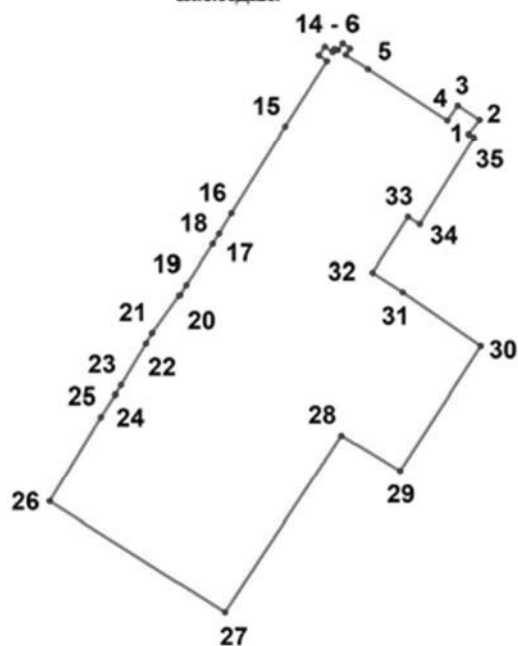


Масштаб 1:2000

Условные обозначения:

- Граница территории выявленного объекта культурного наследия
- ▨ Выявленный объект культурного наследия

3. Графическое описание границ территории выявленного объекта культурного наследия:



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Граница территории выявленного объекта культурного наследия  
 • 1 Номер характерной точки

Номер характерной точки	Координаты характерных точек в системе координат, установленной для ведения государственного кадастра объектов недвижимости (км)	
	X	Y
1	2	3
1.	97,03470	118,77283
2.	97,03612	118,77395
3.	97,03756	118,77176
4.	97,03607	118,77072
5.	97,04122	118,76274
6.	97,04265	118,76061
7.	97,04328	118,76105
8.	97,04381	118,76032
9.	97,04312	118,75985
10.	97,04325	118,75951
11.	97,04292	118,75931
12.	97,04346	118,75854
13.	97,04260	118,75793
14.	97,04204	118,75874
15.	97,03546	118,75457
16.	97,02681	118,74917

17.	97,02477	118,74795
18.	97,02376	118,74730
19.	97,01971	118,74469
20.	97,01871	118,74405
21.	97,01492	118,74134
22.	97,01389	118,74072
23.	97,00975	118,73822
24.	97,00881	118,73764
25.	97,00659	118,73620
26.	96,99815	118,73108
27.	96,98708	118,74854
28.	97,00477	118,76018
29.	97,00120	118,76598
30.	97,01364	118,77404
31.	97,01900	118,76625
32.	97,02094	118,76322
33.	97,02646	118,76676
34.	97,02571	118,76793
35.	97,03436	118,77336

**Приложение № 6**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полюстровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

**Копии документов технического учета.**

ГОРОДСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ  
И ОЦЕНКИ НЕДВИЖИМОСТИ

Проектно-инвентаризационное бюро  
Калининского района Санкт-Петербурга

## ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ

на здание Тяговая подстанция №8  
район Калининский  
город (нос.) Санкт-Петербург  
улица (пер.) пр. Мискарёвский д. 4 лит. А

Квартал № \_\_\_\_\_

Инвентарный № 13  
4

Форма технического паспорта утверждена приказом  
по МЖКХ РСФСР от 29 декабря 1971 г. № 576

№ объекта  
/зщн  
4

1

## О П И С А Н И Е

земельного участка

по г. Тискаревскому

дом № 4

*пересъемка*  
Съемка произведена 05. 04. 200 2. г.

Литера по абрису	Наименование объектов ситуации	Формулы для вычисления площадей --	Площадь объ- -- ситуации
1	2	3	4
1. Застроенная часть участка:			
М	Склад		101,6
Н	сарай		24,5
О	Склад		9,1
Р	-//-		34,9
Т	сарай		8,8
С	Склад		13,3
П	сарай		9,0
ИИ	навес		10,0
ИХ	-//-		9,2
И	-//-		5,9
ИТОГО по застр. части:			2304,4
2. Незастроенная часть участка:			
а	двор		1455,0
б	двор	асфальт	4550,6
в	Трансв. линия		515,0
ИТОГО по незастр. части:			6820,6
Общая площадь участка			" 9125 " кв. м.

Переписано с изменением по состоянию на 15.11.1970г.

Дата 05. апреля 2002 г.      Техник-инвентаризатор Тимоф

Контролер Корова



### I. Регистрация права собственности

регистрационный № \_\_\_\_\_

Фонд \_\_\_\_\_

Полное наименование учреждения, предприятия или организации	Документы, устанавливающие право собственности с указанием кем, когда и за каким номером выданы	Долевое участие при общей собственности	Подпись лица, свидетельствующая о правильности записи
/			

### II. Экспликация земельного участка (в кв. м.)

По документам	Площадь участка		Не застроенная площадь			
	фактически	застроенная	всего застроенная замощенная	озелененная	прочая	трамв. пути
9310	9125	1150 <sup>x)</sup>	xx) 2304	4551	1455	515
<p>x) м.п. А</p> <p>xx) в т.ч. трамвай и мосты - 18 м<sup>2</sup></p> <p>По состоянию на 15.11.1990г.</p>						

### III. Благоустройство здания (в кв. м.)

Код	Отопление				Централизованное горячее водоснабжение	Ванны			Газоснабжение		Электрооснабжение	Лифты — шт.		Собствен. м <sup>2</sup>
	от групповой (квартирной) котельной	от собственной котельной	от АГВ	печное		с централизованным горячим водоснабжением	с газовыми колонками	с дровяными колонками	централизованное	жилищным газом		пассажирские	грузовые	
1413				от электроснабж.	1413					1413				1413,0

### IV. Общие сведения

Назначение тягловая подстанция

Использование -II-

Количество мест (мощность) \_\_\_\_\_

а) Собственная - 1413,0 м<sup>2</sup>

б) \_\_\_\_\_

в) \_\_\_\_\_

г) \_\_\_\_\_

### V. Исчисление площадей и объемов и его частей (подвалов, пристроек и т. п.)

Литера по плану	Наименование здания и его частей	Формулы для подсчета площадей по наружному обмеру	Площадь (кв. м)	Высота (м)	С (т)
1	2	3	4	5	6
<i>A1</i>	<i>тягловая подстанция</i>		<i>213,6</i>	<i>7,40</i>	<i>1.</i>
<i>A2</i>	<i>-II-</i>		<i>91,5</i>	<i>3,50</i>	<i>3</i>
<i>A3</i>	<i>-II-</i>		<i>352,3</i>	<i>10,90</i>	<i>3</i>
<i>A4</i>	<i>-II-</i>		<i>206,3</i>	<i>11,0</i>	<i>2.</i>
<i>A5</i>	<i>-II-</i>		<i>58,9</i>	<i>13,60</i>	<i>8</i>
<i>A6</i>	<i>-II-</i>		<i>102,8</i>	<i>16,30</i>	<i>16</i>
<i>A7</i>	<i>-II-</i>		<i>106,7</i>	<i>7,40</i>	<i>7</i>
	<i>тамбур</i>		<i>6,9</i>	<i>2,8</i>	<i>1</i>
	<i>тамбур</i>		<i>4,9</i>	<i>2,8</i>	<i>1</i>
					<i>11:</i>

## VI. Описание конструктивных элементов здания и определение износа

Литера А1-17 Год постройки 1916 Число этажей 1-2-3-4-5  
 Группа капитальности II Вид внутренней отделки простая

№ п. п.	Наименование конструктивных элементов	Описание конструктивных элементов (материал, конструкция, отделка, и прочее)	Техническое состояние (осадка, трещины, гниль и т.д.)	Удельный вес до таблицы	Поправки к удельному весу в проц.	Удельный вес элемента с поправками	Износ в проц.	Проц. износа к строению (гр. 7 x гр. 8) / 100	Текущ. износ		
									элемент	к строению	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1	Фундаменты	бетонный	массивное	16	-	16	60	9,6			
		цементной	радуриент.								
2	а) стены и их наружная отделка б) перегородки	кирпичные	массивные	31	-	31	55	17,05			
		Дерево, сипр.	тубельные								
3	перекрытия	чердачное	тубельные	11	-	11	55	6,05			
		междуэтажное	гипсовые								
		над подвальное	бетон.						трельчатые		
4	Крыша	Стропила	деревянные	11	-	11	55	6,05			
		Крыша	деревянная								
5	Полы	Полы	деревянные	5	-	5	45	2,25			
		Полы	бетонные								
6	оконные	Двойные	деревянные	6	-	6	50	3,0			
		дверные	деревянные								
7	Внутренняя отделка	штукатурка	штукатурка	5	-	5	45	2,25			
		окраска	окраска								
8	Санитарно и электротехн. устройства	отопление	электрорядовые	15	-	15	50	7,5			
		водопровод	стальные тр.						каперы.		
		канализация	чугунные тр.						течи и		
		горячее водоснабжение	стальные тр.						слезы кро-		
		ванны	-						течек		
		электроосвещение	открытая пров.						Полные		
		радио	открытая пров.						каперы		
		телефон	открытая пров.						каперы		
вентиляция	прит-вот.	каперы									
9	Прочие работы	Отделка	бетонные								
		Прочие работы	бетонные								
Итого				100		100	53,75				
Процент износа, приведенный к 100 по формуле				$\frac{\text{процент износа (гр. 9)} \times 100}{\text{удельный вес (гр. 7)}} = \frac{53,75 \times 100}{100} \approx 54\%$							

### VII. Определение конструктивных элементов здания и определение износа

Год постройки \_\_\_\_\_ Число этажей \_\_\_\_\_ Литера \_\_\_\_\_  
 Группа капитальности \_\_\_\_\_ Вид внутренней отделки \_\_\_\_\_

№ п.п.	Наименование конструктивных элементов	Описание конструктивных элементов (материал, конструкция, отделка, и прочее)	Техническое состояние (осадка, трещины, гниль и т.д.)	Удельный вес по таблице	Поправки к удельному весу в проц.	Удельный вес конструктивного элемента с поправками	Износ в проц.	Проц. износа к строению (гр. 7 x гр. 8) / 100	Текуш. измем. Износ в проц.		№ п.п.	На кон
									элемента	к строению		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	1	
1	Фундаменты										1	Ф
2	а) стены и их наружная отделка										2	а) сте нару
	б) перегородки											б) пер
3	перекрытия	чердачное									3	перекрытия
		междуэтажное										
		над подкальное										
4	Крыша									4		
5	Полы									5		
5	проемы	оконные									6	проемы
		дверные										
7	Внутренняя отделка									7	Внутр	
3	Санитарно и электротехнич. устройства	отопление									8	Санитарно и электротехнич. устройства
		водопровод										
		канализация										
		горячее водоснабжение										
		ванны										
		электроосвещение										
		радио										
		телефон										
		вентиляция										
		лифты										
9	Прочие работы									9	Пре	
Итого				100	x		x		x			Проце

Процент износа, приведенный к 100 по формуле  $\frac{\text{процент износа (гр. 9)} \times 100}{\text{удельный вес (гр. 7)}}$

### VIII. Описание конструктивных элементов здания и определение износа

Литера \_\_\_\_\_ Год постройки \_\_\_\_\_ Число этажей \_\_\_\_\_  
 Группа капитальности \_\_\_\_\_ Вид внутренней отделки \_\_\_\_\_

к строению	проц.	№ п.п.	Наименование конструктивных элементов	Описание конструктивных элементов (материал, конструкция, отделка, и прочее)	Техническое состояние (осадка, трещины, гниль и т.д.)	Удельный вес по таблице	Поправка к удельному весу в проц.	Удельный вес конструктивного элемента с поправками	Износ в проц.	Проц. износа к строению (гр. 7 x гр.8)/100	Текущ. измен.		
											Износ в проц.		
11		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
		1	Фундаменты										
		2	а) стены и их наружная отделка										
			б) перегородки										
		3	перекрытия	чердачное									
				междуэтажное									
				над подвальное									
		4	Крыша										
		5	Полы										
		6	проемы	оконные									
				дверные									
		7	Внутренняя отделка										
		8	Санитарно и электротехнич. устройства	отопление									
				водопровод									
				канализация									
				горячее водоснабжение									
				ванны									
				электроосвещение									
				радио									
				телефон									
				вентиляция									
				лифты									
		9	Прочие работы										
Итого						100	x		x		x		
Процент износа, приведенный к 100 по формуле $\frac{\text{процент износа (гр. 9)} \times 100}{\text{удельный вес (гр. 7)}}$													

### IX. Техническое описание пристроек и других частей здания

Наименование конструктивных элементов	Литера _____	Удельный вес по таблице			Литера _____	Удельный вес по таблице			Литера _____	Удельный вес по таблице			Наим. конструк. элем.
		Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками		Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками		Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками	
фундаменты													Фундаменты
стены и перегородки													Стены и перегородки
перекрытия													Перекрытия
крыша													Крыша
полы													Полы
проемы													Проемы
отделочные работы													Отделочные работы
электроосвещение													Электроосвещение
прочие работы													Прочие работы
ИТОГО:		100	x			100	x			100	x		Итого

Наименование конструктивных элементов	Литера _____	Удельный вес по таблице			Литера _____	Удельный вес по таблице			Литера _____	Удельный вес по таблице			Наим. конструк. элем.
		Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками		Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками		Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками	
фундаменты													Фундаменты
стены и перегородки													Стены и перегородки
перекрытия													Перекрытия
крыша													Крыша
полы													Полы
проемы													Проемы
отделочные работы													Отделочные работы
электроосвещение													Электроосвещение
прочие работы													Прочие работы
ИТОГО:		100	x			100	x			100	x		Итого

### 10. Исчисление восстановительной и действительной стоимости здания и его частей

Наименование здания и его частей	№ сборника	№ таблицы	Измеритель	Стоимость измерителя по таблице	Поправка к стоимости (коэффициенты) на:								Стоимость измерителя с поправками	Количество (объем-куб. м, площадь-кв. м)	Восстановительная стоимость в руб.	Процент износа	Действительная стоимость в руб.	Наим.
					Удельный вес	группу капитальн.	климатическ. район											
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
газовая подстанция	30	4 <sup>б</sup>	м <sup>3</sup>	18,4	1,0							18,4	11310	208104	54	95728		

XI. Техническое описание служебных построек												
Наименование конструктивных элементов	Литера Н=	Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками	Литера Н=	Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками	Литера Н=	Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками
Фундаменты												
Стены и перегородки												
Перекрытия												
Крыша												
Полы												
Тросы												
Отделочные работы												
Электроосвещение												
Прочие работы												
<b>ИТОГО:</b>		100	×			100	×			100	×	
Формулы для подсчета площади, объема												

Наименование конструктивных элементов	Литера Н=	Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками	Литера Н=	Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками	Литера Н=	Удельный вес по таблице	Поправки	Удельный вес с поправками
Фундаменты												
Стены и перегородки												
Перекрытия												
Крыша												
Полы												
Тросы												
Отделочные работы												
Электроосвещение												
Прочие работы												
<b>ИТОГО:</b>		100	×			100	×			100	×	
Формулы для подсчета площади, объема												

**XII. Исчисление стоимости служебных построек**

Наименование здания и его частей	Поправки к стоимости (коэффициенты) на:																
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

### XIII. Ограждения и сооружения (замощения) на участке

Наименование ограждений и сооружений	Материал, конструкция	Размеры		№	№	№	№	№	№	№

### XIV. Общая стоимость (в руб)

В ценах какого года	Основные строения		Служебные постройки		Сооружения		Всего	
	восстановит.	действительная	восстановит.	действительная	восстановит.	действительная	восстановит.	действит.
	1969	208104	95728					208104

« 04 » 04 2002 г.  
 «    »        200    г.  
 «    »        200    г.

Исполнитель *[Signature]*  
 Проверил *[Signature]*  
 Начальник бюро *[Signature]*

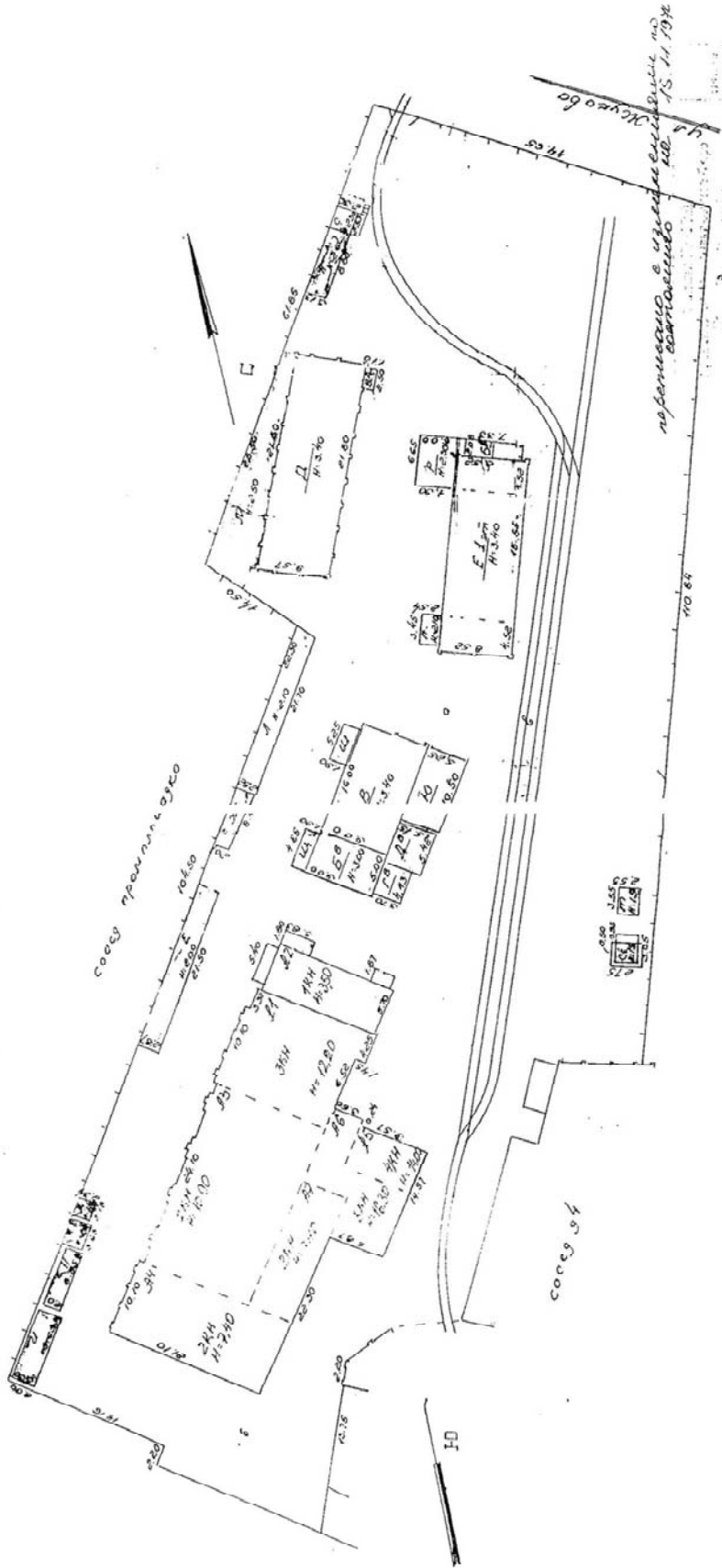
### XV. Отметка о последующих обследованиях

Дата обследования	«    »        20    г.	«    »        20    г.	«    »        20    г.
Обследовал			
Проверил			
Начальник бюро			



13  
4

дом 4  
п. Барнаул



репарационно-эксплуатационный цех № 4  
15.11.1944

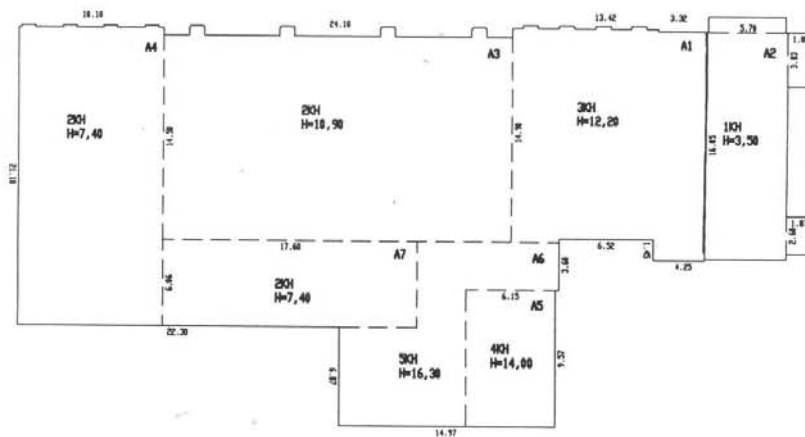
план здания № 4  
п. Барнаул

Инженер В.И.И.  
Директор И.С.И.  
Барнаул, 15.11.44

Ивн. 13/4

ПЛАН ЗАСТРОЙКИ

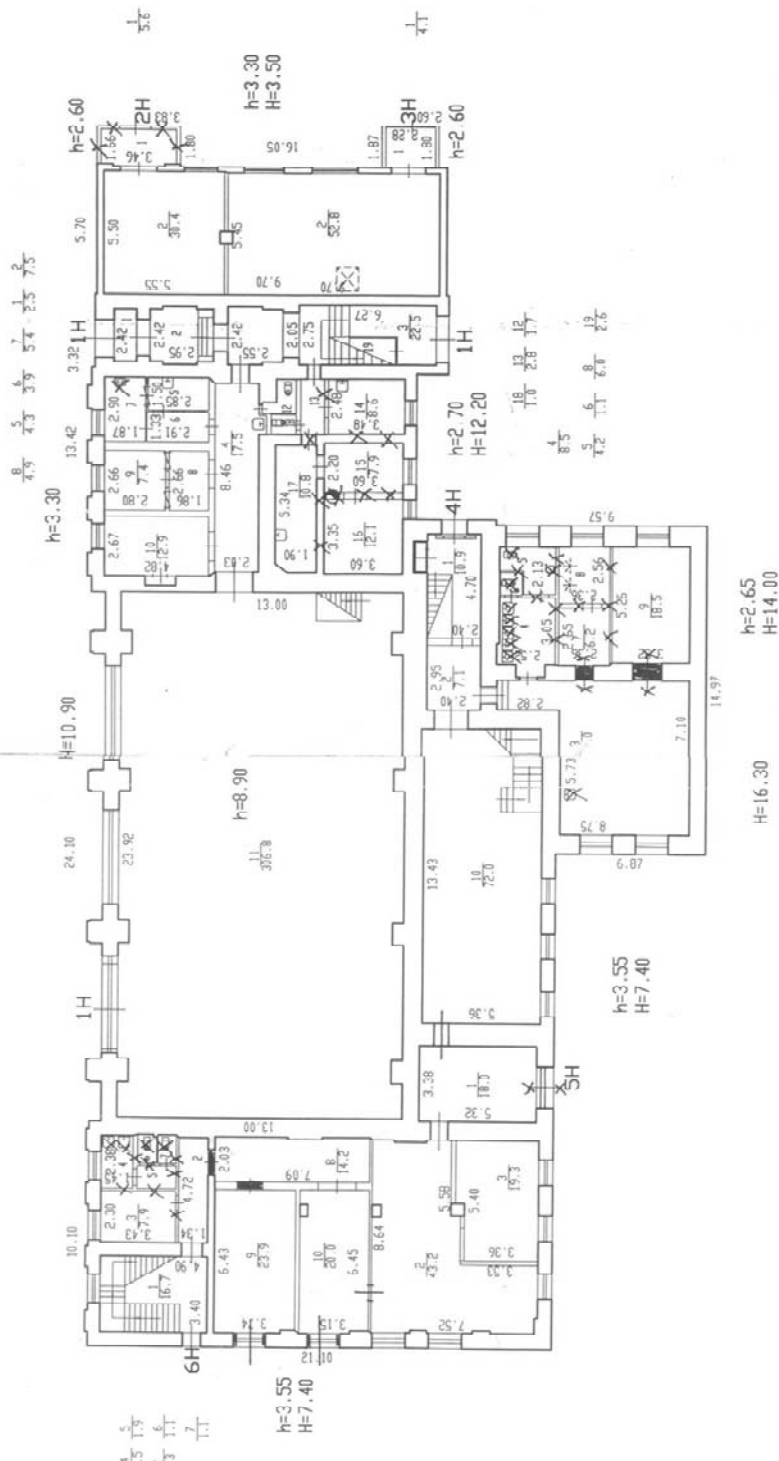
ЛИТЕР А



Площадь застройки лит. А=1149,6 кв.м.  
в том числе тамбура, овес=17,7 кв.м.

Филиал ГУ ГУИОН			Ивн. N
Проектно-инвентаризационное бюро Калининского района			13/4
Лист N	Пискаревский пр., д. 4 План застройки, Литер А		Масштаб 1:200
Дата	Исполнитель	ФИО	Подпись
04.2002.	Начальн. бюро	Ковалевская Х.Х.	<i>[Signature]</i>
04.2002.	Инженер	Бурнусузян И.С.	<i>[Signature]</i>
04.2002.	Бригадир	Большакова О.Е.	<i>[Signature]</i>

ПЛАН 1 ЭТАЖА  
ЛИТЕР А

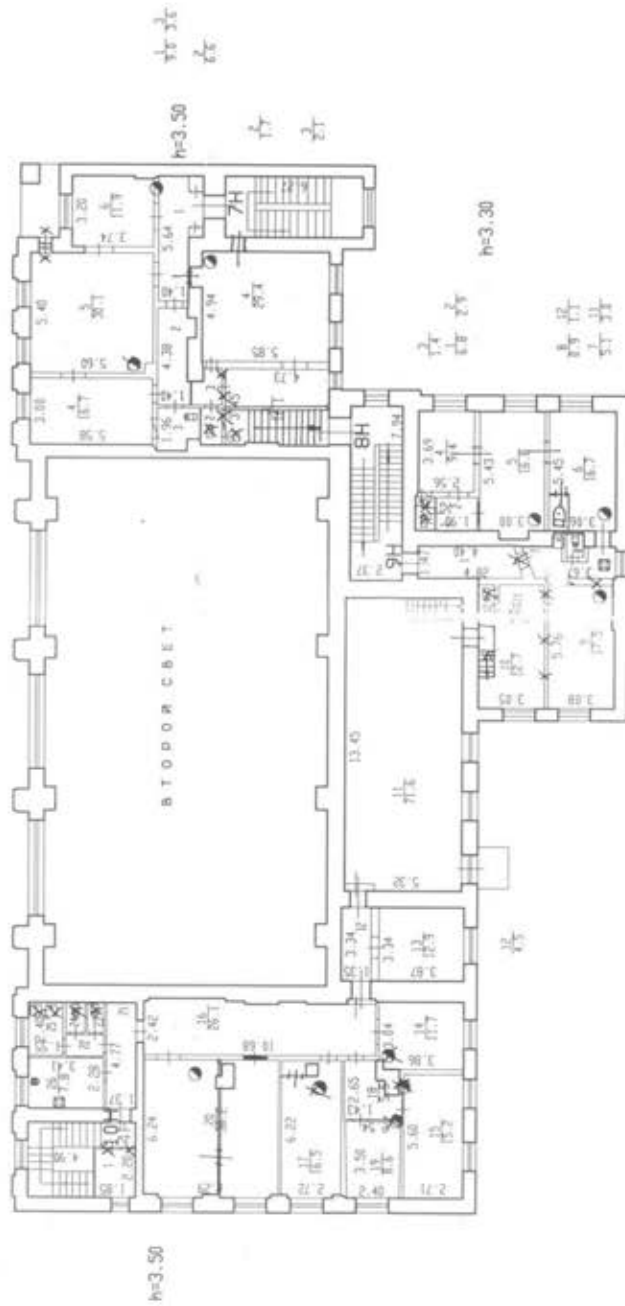


Дополнительные сведения: НЕЗДКОННЫЕ ПЕРЕПЛАНОВКИ

Филиал ГУ ГУЮН	Ив. N
Проектно-инвесторские бюро Калининского района	13/4
Лист N	Плоск. I ЭТЖО, ЛИТЕР А
Дата	Исполнитель
04.2002.	Н.С. КОБЛЕВСКАЯ
04.2002.	И.С. БУРНАСЯН
04.2002.	Б.С. БОЛЬШОВА

ПЛАН 2 ЭТАЖА  
АНТЕП А

※ ※ ※ ※ ※ ※ ※ ※

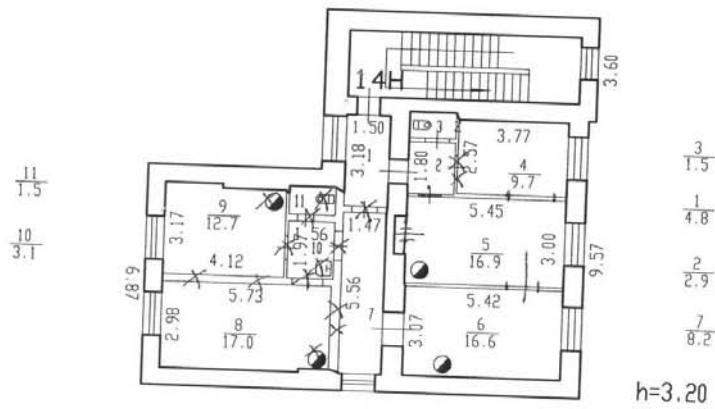


ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ: НЕКОТОРЫЕ ПЕРИЛОМЫ

Фирма ПУ ПУИИИ	Ив. N
Госпо-инженерное вое Кременного воевс	13/4
Авт N	Лискарский пр., д. 4 План 2-этажа, Ант. А
Дата	Москва 1-200
Исполнитель	Ф90
04.2002.	Нодьян, Боро Кавревова Х.Х.
04.2002.	Инженер Бондарев И.С.
04.2002.	Бригадир Бондарев Д.С.



ПЛАН 4 ЭТАЖА  
ЛИТЕР А

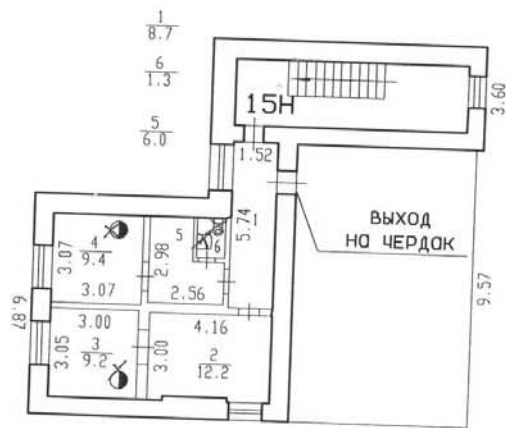


Дополнительные сведения: незаконные перепланировки

Филиал ГУ ГУИОН		Инв. N
Проектно-инвентаризационное бюро Калининского района		13/4
Лист N	Пискаревский пр., д. 4 План 4 этажа, Лит. А	Масштаб 1:200
Дата	Исполнитель	ФИО
04.2002.	Начальн. бюро	Ковалевская Х.Х.
04.2002.	Инженер	Бурнусузян И.С.
04.2002.	Бригадир	Большакова О.Е.

ПЛАН 5 ЭТАЖА  
ЛИТЕР А

h=2.40



Дополнительные сведения: незаконные перепланировки —

Филиал ГУ ГУИОН		Инв. N
Проектно-инвентаризационное бюро Калининского района		13/4
Лист N	Пискаревский пр., д. 4 План 5 этажа, Литер А	Масштаб 1:200
Дата	Исполнитель	ФИО
04.2002.	Начальн. бюро	Ковалевская Х.Х.
04.2002.	Инженер	Бырнусзян И.С.
04.2002.	Бригадир	Большакова О.Е.

ПИБ Калининского района

Ведомость помещений и их площадей

Приложение к поэтажному плану

Адрес: Пискаревский проспект, дом 4, Литер А

Нежилые помещения

Этаж	№ помещения	№ части помещения	Назначение части помещения	Общая площадь, кв.м	Высота, м	Примечание
1	1Н	1	тамбур	2,5	3,30	
		2	коридор	7,5		
		3	лестница	22,5		
		4	коридор	17,5		
		5	душевая	4,3		
		6	коридор	3,9		
		7	кухня	5,4		
		8	комната	4,9		
		9	комната	7,4		
		10	комната	12,9		
		11	комната	306,8		8,90
		12	туалет	1,7		3,30
		13	коридор	2,8		2,70
		14	комната	8,6		
		15	комната	7,9		
		16	комната	12,1		
		17	коридор	10,8		
		18	туалет	1,0		
		19	кладовая	2,6		1,60
Итого по помещению:				443,1		
1	2Н	1	тамбур	5,6	2,80	
		2	комната	30,4		3,30
		Итого по помещению:				36,0
1	3Н	1	тамбур	4,1	2,80	
		2	помещение	52,8		3,30
		Итого по помещению:				56,9
1	4Н	1	лестница	10,9	2,65	
		2	коридор	7,1		
		3	цех	46,0		
		4	умывальная	8,5		
		5	туалет	4,2		
		6	туалет	1,1		
		7	раздевалка	6,2		
		8	душевая	6,0		
		9	раздевалка	18,5		
		10	цех	72,0		
2	4Н	11	цех	71,6	3,50	
		12	коридор	4,5		
		13	комната	12,9		
		14	комната	11,7		
		15	комната	15,2		



Нежилые помещения

Этаж	№ помещения	№ части помещения	Назначение части помещения	Общая площадь, кв.м	Высота, м	Примечание
2	4Н	16	коридор	26,1	3,50	
		17	комната	16,5		
		18	коридор	5,5		
		19	комната	8,6		
		20	комната отдыха	38,2		
		21	коридор	6,5		
		22	коридор	1,7		
		23	туалет	1,0		
		24	туалет	1,2		
		25	умывальная	3,7		
		26	кухня	7,8		
Итого по помещению:				413,2		
1	5Н	1	склад	18,0	3,55	
		2	склад	43,2		
		3	склад	19,3		
Итого по помещению:				80,5		
1	6Н	1	лестница	16,7	3,55	
		2	коридор	6,3		
		3	комната	7,9		
		4	умывальная	3,5		
		5	коридор	1,9		
		6	туалет	1,1		
		7	туалет	1,1		
		8	коридор	14,2		
		9	комната	23,9		
		10	комната	20,0		
Итого по помещению:				96,6		
2	7Н	1	коридор	9,0	3,50	
		2	коридор	6,6		
		3	туалет	3,6		
		4	комната	16,7		
		5	комната	30,1		
		6	комната	11,9		
Итого по помещению:				77,9		
2	8Н	1	коридор	16,1	3,50	
		2	туалет	1,7		
		3	коридор	2,1		
		4	комната	29,4		
Итого по помещению:				49,3		
2	9Н	1	коридор	6,8	3,30	
		2	коридор	2,9		
		3	туалет	1,4		
		4	комната	9,4		

Нежилые помещения

Этаж	№ помещения	№ части помещения	Назначение части помещения	Общая площадь, кв.м	Высота, м	Примечание			
2	9Н	5	комната	16,8	3,30				
		6	комната	16,7					
		7	кухня	5,1					
		8	туалет	0,9					
		9	комната	17,5					
		10	комната	12,7					
		11	коридор	3,0					
		12	туалет	1,1					
		Итого по помещению:				94,3			
		2	10Н	1		склад	4,1	3,50	
Итого по помещению:				4,1					
3	11Н	1	коридор	9,1	3,30				
		2	коридор	6,7					
		3	туалет	1,3					
		4	комната	16,5					
		5	комната	29,3					
		6	комната	11,4					
Итого по помещению:				74,3					
3	12Н	1	коридор	20,3	3,30				
		2	туалет	1,9					
		3	комната	29,0					
Итого по помещению:				51,2					
3	13Н	1	коридор	7,4	3,20				
		2	коридор	2,8					
		3	туалет	1,4					
		4	комната	9,7					
		5	комната	16,8					
		6	комната	16,8					
		7	коридор	5,0					
		8	туалет	0,4					
		9	комната	17,5					
		10	комната	7,0					
		11	коридор	4,7					
		12	коридор	2,9					
		13	туалет	1,5					
Итого по помещению:				93,9					
4	14Н	1	коридор	4,8	3,20				
		2	коридор	2,9					
		3	туалет	1,5					
		4	комната	9,7					
		5	комната	16,9					
		6	комната	16,6					
		7	коридор	8,2					

Нежилые помещения

Этаж	№ помещения	№ части помещения	Назначение части помещения	Общая площадь, кв.м	Высота, м	Примечание
4	14Н	8	комната	17,0	3,20	
		9	комната	12,7		
		10	коридор	3,1		
		11	туалет	1,5		
Итого по помещению:				94,9		
5	15Н	1	коридор	8,7	2,40	
		2	комната	12,2		
		3	комната	9,2		
		4	комната	9,4		
		5	комната	6,0		
		6	туалет	1,3		
Итого по помещению:				46,8		
Итого по нежилым помещениям:				1713,0		

Итого по строению

общая площадь, кв.м: 1713,0

общая площадь балконов, кв.м:

общая площадь лоджий, кв.м:

общая площадь веранд, кв.м:

общая площадь террас, кв.м:

Исполнитель:

Руководитель группы:


Начальник ПИБ:



**Приложение № 7**  
к Акту по результатам государственной  
историко-культурной экспертизы  
выявленного объекта культурного наследия  
«Полустровская трамвайная подстанция»  
по адресу: г. Санкт-Петербург,  
Пискаревский пр., д.4, лит. А

**Правоустанавливающие документы.**

 <b>РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ</b> Единый государственный реестр прав на недвижимое имущество и сделок с ним <b>САНКТ-ПЕТЕРБУРГ</b> Государственное учреждение юстиции "Городское бюро регистрации прав на недвижимость" <b>СВИДЕТЕЛЬСТВО</b> о государственной регистрации права				
Объект недвижимости	тяговая подстанция №8	Кадастровый номер 78:5159А:16:1	Условный номер	
Местонахождение (адрес)	г.Санкт-Петербург, Пискаревский проспект, д.4, лит.А			
Характеристика объекта	Этажность	1-2-3-4-5	Площадь,м²	1713,0
Назначение	Нежилое			
Зарегистрированное право	хозяйственного ведения			
Правообладатели	Санкт-Петербургское государственное унитарное предприятие городского электрического транспорта ИНН 7830001927 Зарегистрировано Регистрационной палатой Мэрии Санкт-Петербурга 24.06.1994. Свидетельство МНС РФ 78 № 004022368, рег. № 1027809259730 Юридический адрес: 191011, г.Санкт-Петербург, улица Зодчего Росси, дом 1/3 Адрес фактического местонахождения: 191011, г.Санкт-Петербург, улица Зодчего Росси, дом 1/3			
Основание возникновения права	Свидетельство о внесении в Реестр собственности Санкт-Петербурга № 00255, выданное Комитетом по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, Выписка из Реестра собственности Санкт-Петербурга от 11.11.2003			
Сведения об обременениях (ограничениях)	Не зарегистрировано			
Дата регистрации	08.06.2004	Регистрационный №	78-01-114/2004-628.2	Дата выдачи свидетельства
Государственный регистратор прав	Вяткина Т.И.			



СЕРИЯ 78-АБ № 082324