

# «Вагонмаш» уже не наш

Дмитрий РАТНИКОВ

В северной столице может кануть в Лету еще один исторический завод — Санкт-Петербургский вагоностроительный, или «Вагонмаш», каким он стал в советские годы. Старинные цеха на Московском проспекте могут попросту снести.

Днем основания его считается 21 февраля 1897 года, когда был утвержден устав АО «Товарищество Санкт-Петербургского вагоностроительного завода». Под нужды создаваемого предприятия реконструировали, расширили, надстраивали по проектам техника Друкера и гражданского инженера Корвина-Круковского уже существовавшие на тот момент здания. Через год здесь был выпущен первый вагон. После революции и национализации предприятие получило название Пятого механического и обзогоного завода, позднее ему присвоили имя здешнего рабочего И. Е. Егорова, руководившего стачкой во время революции 1905 года.

Несколько лет назад территорией «Вагонмаша» заинтересовалось «ЛенспецСМУ». Оно вознамерилось построить тут жилой комплекс. Предприятие перебазировалось на Чугунную улицу к родственному Петербургскому трамвайно-механическому заводу (обе компании входят в группу «Дедал»).

Несмотря на значительные перестройки, и сейчас комплекс Санкт-Петербургского вагоностроительного завода представляет немалый интерес для любителей промыш-

ленной архитектуры. Однако другого мнения эксперты из ООО «АРС», которые в 2009 году провели историко-культурную экспертизу.

Как рассказала нам заместитель гендиректора АРС Елена Луцко, до композиционного единства комплексу далеко: «Это очень плотная территория, застроенная, как Шанхай. Там все вперемешку — и историческое, и более позднее, советское».

Компании поручили подтвердить охраняемый статус семи объектов, из них один — здание малярной мастерской (лит. Р) — памятник регионального значения, остальные — выявленные. К этим «выявленным» относятся заводоуправление на углу Московского проспекта и Заставской улицы (лит. А), четыре производственных здания (лит. В, З, Щ и Э), а также «ограда по Заставской улице с фрагментом фасада производственного здания».

В результате, как рассказала нам Елена Луцко, было решено, что за малярной мастерской нужно сохранить статус регионального памятника архитектуры и такой же статус присвоить заводоуправлению. «Литеру

В мы тоже рекомендовали к региональным памятникам, — говорит эксперт. — Это очень интересный корпус: там была небольшая пристройка, но сохранились и щипцы, и интерьеры, и фермы. А три корпуса, которые находятся внутри заводской территории (то есть З, Щ и Э. — Прим. авт.), мы не рекомендовали в «регионалку», потому что они сильно перестроены».

Ограда вдоль Заставской улицы признана не исторической. На самом деле, объясняет госпожа Луцко, это всего лишь оставшиеся стены первого этажа мастерских, построенных в 1900-х годов и снесенных в советское время.

Заместитель председателя комитета по охране памятников Алексей Разумов пояснил, что, несмотря на прошедшие два года, у зданий пока остается прежний охраняемый статус. Когда он будет изменен и четыре бывших выявленных объекта станут числиться рядовой застройкой, чиновник не уточнил.

По предположению участников строительного рынка, «ЛенспецСМУ» готовится снести цехи вагоностроительного завода, чтобы возможно большую территорию застроить жильем. Официальный представитель компании, однако, от комментариев касательно этого проекта отказался. По нашей непроверенной информации, демонстражики могут пожаловать на Московский, 115, уже в этом году.