

УДК 711.01/.09

**Мухитов Ринат Киямович**

кандидат архитектуры, доцент

E-mail: [mukhitov@list.ru](mailto:mukhitov@list.ru)

**Казанский государственный архитектурно-строительный университет**

Адрес организации: 420043, Россия, г. Казань, ул. Зеленая, д. 1

**Мулагалева Зульфия Равиловна**

архитектор

E-mail: [zul1322@mail.ru](mailto:zul1322@mail.ru)

**KRK Group**

Адрес организации: 420111, Россия, г. Казань, ул. Тази Гиззата, д. 3

### **Формирование градостроительного облика Забулачья г. Казани под влиянием железной дороги**

#### **Аннотация**

*Постановка задачи.* Казанская железная дорога представляет собой инженерно-транспортный объект в системе городской среды, который обладает исторической и культурной ценностью. Целью исследования является изучение истории появления железной дороги в Казани и ее влияния на формирование градостроительного облика Забулачья (района исторического центра города).

*Результаты.* В результате исследования было определено, что железная дорога в Казани в ее современном облике появилась не одновременно, а складывалась этапами. Она имела большое как негативное, так и положительное влияние на город и Забулачье в разные периоды времени. Выявлен процесс формирования Привокзальной площади.

*Выводы.* Значимость полученных результатов для архитектуры состоит в изменении подхода к оценке влияния железной дороги и вокзалов на город. Раскрытие ценности железной дороги, как фактора, значительно повлиявшего на формирование градостроительного облика города.

**Ключевые слова:** привокзальная площадь, история Московско-Казанской железной дороги, железнодорожный вокзал в Казани, история Забулачья.

#### **Введение**

Забулачье – это часть Вахитовского района Казани, которая в дореволюционное время называлась Второй. Она находится в западной стороне от протоки Булак. В свое время представляла собой торговый район с большим количеством рынков и купеческих усадеб, чему способствовало удачное расположение между двух рек, по которым в город прибывали купцы со своими товарами, а, впоследствии, появление там железной дороги и железнодорожного вокзала.

Казань издревле считалась торговым городом, точкой, в которой соприкасались Восток и Запад. Купцы со всего мира стекались в Казань, прибывая по реке Волге, которая протекала в нескольких километрах от города, однако играла колоссальное влияние в экономическом и торговом развитии города. С развитием промышленности в стране роль транспортных артерий начали занимать железные дороги, и наличие такой в Казани являлось необходимым условием для ее дальнейшего развития и процветания.

Железная дорога всегда воспринималась лишь как инженерно-транспортный объект, однако она имеет и культурную, историческую ценность. В ней отражены технологические достижения своего времени, исторические процессы, происходившие в государстве, а также архитектурные стили, бывшие в то время на пике популярности. В них были возведены станции и вокзалы, а также другие сооружения, относящиеся к железным дорогам.

В советские годы территории, принадлежащие железным дорогам, использовались исключительно в транспортных целях, игнорируя при этом потребности города. Это привело к тому, что к концу XX века сложилась ситуация, в которой железная дорога, находящаяся внутри города, оказалась исключенной из его общей инфраструктуры.

### История появления железной дороги в Казани

Железные дороги в России начинают появляться с первой половины XIX в. Их бурное развитие вызвано ростом промышленности после отмены крепостного права. Строительство железных дорог являлось дорогостоящим мероприятием. Правительство неспособно было взять на себя расходы по строительству дорог по всей стране, поэтому вскоре строительство перешло в руки частных компаний [1].

Для Российской Империи с ее огромными территориями строительство железных дорог являлось стратегически важной задачей. Гужевого транспорт не справлялся с, необходимыми для промышленного производства, постоянно растущими объемами транспортируемых грузов и был крайне медленным, а водное передвижение было ограничено в половину года.

Основная промышленность в Российской Империи была сосредоточена в Москве и Санкт-Петербурге, однако эти города не имели своих сырьевых и топливных источников, и были вынуждены привозить их из отдаленных регионов страны: Украины, Урала, Кавказа и других [2].

Проблемы были и с сельским хозяйством. Большие территории плодородных земель Сибири и Зауралья производили много зерна, но доставка хлеба в другие территории страны была очень дорогой.

Первая железная дорога в России появляется в 1837 г. от Санкт-Петербурга до Павловска. Затем в 1851 г. открывается Николаевская железная дорога, соединившая Санкт-Петербург с Москвой. Это была первая в России двухпутная дорога. За десять лет до ее открытия комитет министров при обсуждении проекта посчитал постройку железной дороги экономически не целесообразной, однако император Николай I выступил за ее строительство.

Строительство линии из Москвы в Коломну началось в 1860 г. и окончилось в 1862 г. Деньги на строительство выделило, существовавшее тогда частное дворянское общество, ликвидировавшееся после окончания работ.

Строительство дороги из Коломны в Рязань началось в 1863 г. на деньги общества Московско-Рязанской железной дороги. Это общество в ходе строительства стало получать большую выгоду, благодаря богатой лесной, животноводческой, огородной и зерновой продукции, доставляемой из Рязани в Москву.

Большие трудности в строительстве дороги в Рязань появились при необходимости строить мост через реку Оку. Первоначально был построен временный мост, который впоследствии был заменен на мост для гужевого и железнодорожного транспорта. Таким образом, окончательно линия Коломна-Рязань была открыта в 1864 г.

После ее появления возник вопрос о выборе дальнейшего направления строительства железных дорог. Существовали различные варианты, и строительство дороги в Казань был одним из них. В 70-е годы XIX века стоял выбор между тремя вариантами направления железной дороги: северным, которое проходило севернее Казани, средним, которое проходило через Нижний Новгород в Казань и Пермь, и южным, которое проходило южнее Казани на Самару и Уфу. Среднее направление было утверждено в 1875 году Императором Александром II, однако, из-за войны 1877-1878 годов, начало строительства было отложено. К этому вопросу вновь вернулись в 80-е годы, но в этот раз направление строительства железной дороги в Казань было пересмотрено. Несмотря на активную борьбу членов особого «земского железнодорожного комитета» за Казанское направление железной дороги, кабинет министров вынес решение о строительстве железной дороги на Самару, Уфу и Златоуст. Однако казанские чиновники не оставили своих попыток добиться прокладки железной дороги в Казань и стали ходатайствовать о включении Казани в сеть железных дорог в каком бы то ни было направлении.

В 1890 году в Санкт-Петербург было отправлено ходатайство о скорейшем сооружении железной дороги в Казань, на что был получен ответ о намерении строить дорогу от Рязани. Однако решение это было компромиссным, так как строительство моста через Волгу было отложено на неизвестный срок. Обязательство на себя взяло общество московско-рязанской дороги и переименовало себя в общество «московско-казанской железной дороги». В 1893 году открывается движение на пути Москва-Свияжск, а в 1894 году движение от станции Зеленый Дол до Казани (рис. 1).

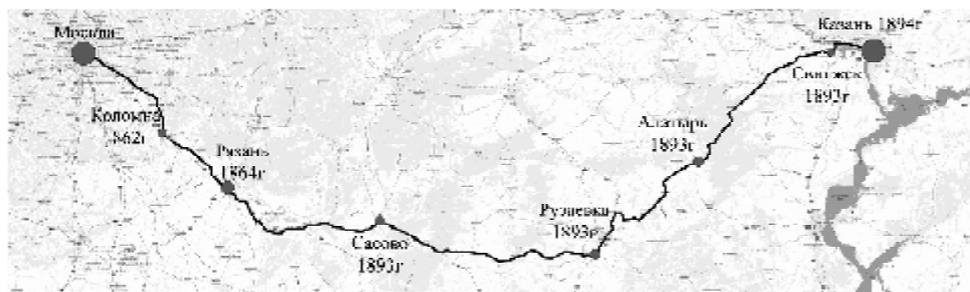


Рис. 1. Схема Московско-Казанской железной дороги (иллюстрация авторов)

Отказ от строительства железнодорожного моста объяснялся не только большой затратностью этого мероприятия, но и большой экономической выгодой для Московско-Рязанского железнодорожного общества от его отсутствия, т.к. оно получало большие дополнительные доходы за транспортировку людей и грузов. Но такая переправа была опасной. Строительство моста долгое время откладывалось и, под давлением государственной Думы, было наконец реализовано в 1913 году. Проект, в результате конкурса, осуществил российский профессор Н.А. Белелюбский<sup>1</sup>, известный мостовик своего времени.

### Облик Казани до появления в ней железной дороги

Казань – город, построенный на холмах, в месте, где Казанка впадает в Волгу. Этот город всегда был центром торговли между Востоком и Западом, благодаря своему удачному географическому расположению. Через город проходили такие торговые пути как Шелковый путь, Великий Волжский путь и другие.

Долгое время город состоял из крепости, посада и слобод, расположенных с восточной, юго-восточной и южной сторон от посадских стен. Уже в средневековье Казань являлась довольно крупным и развитым европейским городом. Население города в национальном плане, после середины XVI века, было представлено в основном русскими и татарами [3]. Градостроительный образ Казани формируется водными артериями: рекой Казанкой, находящейся с севера от города, протокой Булак и озером Нижний Кабан, которые расположены внутри города, и Волгой, которая в половодье доходит до города, и находится с западной стороны. Забулачная часть Казани была насыщена большим количеством озер и болот, которые возникали из-за, поднимающегося во время разлива каждый год, уровня вод Волги, тем самым затопляя все, находящиеся на нижней террасе города, жилые районы [4].

Во вторую половину XVIII века город начинает обретать регулярную планировку благодаря Кафтыревскому плану<sup>2</sup>, составленному в 1768 году. В это время происходит засыпка многих озер и болот, что благоприятно сказывается на санитарных условиях города.

В западной части Казани, на территории Забулачья, находились Ямская и Мокрая слободы, в которых селилось самое нищее население города. Забулачье в первой половине XVIII века ограничивалось протокой Булак на северо-востоке и заливными лугами и болотами на юго-западе. Во время весеннего разлива слободы превращались в островки, к которым необходимо было строить мосты и дамбы. Известно название одной существовавшей ранее дамбы – Полянской, она вела в Ново-Татарскую слободу, сейчас это часть улицы Татарстан [5]. С юго-запада территория регулярно подтоплялась из-за поднимающегося уровня Волги, поэтому строительство дальше на запад не продолжалось. Сама Волга находилась на значительном расстоянии от города и в градостроительном плане на него не влияла (рис. 2).

<sup>1</sup>Николай Аполлонович Белелюбский (1 марта 1845-4 августа 1922) – русский инженер и учёный в области строительной механики и мостостроения.

<sup>2</sup>Василий Иванович Кафтырев (1730-е гг.-2 октября 1807) – первый профессиональный казанский архитектор. Представитель русского барокко.

В 1768 году составил первый регулярный (генеральный) план Казани. Этот план послужил основой для последующего казанского градостроительства.

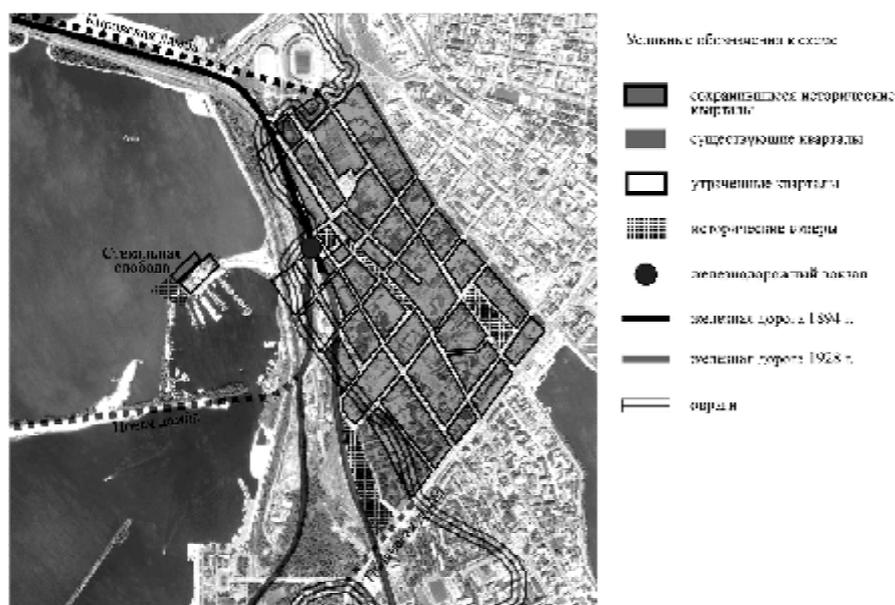


Рис. 2. Схема изменения застройки в Забулачье после появления железной дороги (иллюстрация авторов)

В конце XIX века, после строительства мостов через Булак, четкое очертание получили три больших района города: посад, Забулачье и Заречье.

Забулачье – район, находящийся на нижней террасе города. Долгое время состоял преимущественно из деревянных строений. Типичный дом казанского жителя не слишком отличался от домов деревенских, был одноэтажным, трехкамерным, включал в себя избу, сени и клеть, и выходил на улицу тремя окнами. Сам дом был окружен забором, за которым находилось свое хозяйство. К середине XIX столетия стали появляться двухэтажные дома с каменными фундаментами.

В административном плане Забулачье являлось 2-ой частью города, в ней находилась вторая пожарная и полицейская части. В свое время тут находилось семь православных храмов и три мечети. До наших дней сохранились только мечети, Тихвинская церковь и церковь Московских Чудотворцев.

Забулачье было центром казанской торговли. Купцы имели торговые отношения не только с соседними губерниями, но и с другими странами – Китаем, Персией, Бухарой и Хивой. Товар привозился в Казань по Волге, затем по Булаку доставлялся в город. Там же и появились торговые площади: Рыбнорядская, Сенной базар, Толкучий рынок и другие.

С восточной стороны Забулачья находилась Ямская слобода, она появилась в середине XVI века. Самым знаковым для этой слободы сооружением являлась Троицкая церковь, построенная в 1722 году и ныне утраченная.

Второй слободой в Забулачье являлась Мокрая слобода, она находилась севернее Ямской слободы и была в два раза меньше. Первые упоминания об этой слободе появляются в середине XVII века. В ней жило самое нищее население города. Этот район всегда был не самым благоприятным – окруженный болотами, озерами и городскими свалками, являлся источником многих болезней. К тому же жители этой слободы не были чистоплотными, поэтому условия проживания здесь становились еще более пагубными.

В 1870-1871 годах в Мокрой слободе появляются две общественные бани, построенные на деньги купца И.Н. Соболева. Также в слободе находились две площади – Мокрая и Мочальная. В этой слободе находилась Ильинская церковь, построенная в середине XVIII века, также как и в Ямской слободе (ныне утрачена) [6].

С западной стороны от Ямской слободы на возвышении (ныне является полуостровом) находится Прилуцкий молитвенный храм. Он построен к 1809 году старообрядческим обществом по просьбе купца В.А. Савинова. Молитвенный храм был построен по подобию московского Преображенского богадельного дома.

Из Забулачья существовала дорога, ведущая в Адмиралтейскую слободу, – это была дамба через р. Казанку. Строительство началось в 1842 году по указу губернатора Сергея Шипова и окончилось 1849 году. Благодаря этой дороге Адмиралтейская слобода стала частью Казани. Дамба имела несколько мостов над мелкими протоками, крупнейшей из которых была Ичка. Во время весеннего разлива она ежегодно подмывалась и иногда затапливалась, поэтому требовала постоянных затрат на обслуживание. До строительства Куйбышевского водохранилища в XX веке русло Казанки проходило через Адмиралтейскую слободу и восточнее дамбы, а р. Казанка доходила до города только в периоды весенних разливов. В конце XIX века появляется Новая дамба, которая вела из Ямской слободы к речному порту, находящемуся у старого русла Волги.

У города был и второй порт, он находился в Адмиралтейской слободе, и им пользовались во время разлива.

Исторический внешний облик Забулачья можно увидеть на различных изображениях панорамы города. Расположенный на нижней террасе города, этот район оказывался на первом плане для всех, проплывающих мимо города по Волге. Одним из самых известных изображений панорамы Казани является работа Эдварда Турнерелли «Вид всей Казани во время разлива». Из этого изображения видно, что во время весеннего разлива, вода вплотную подступала к жилой застройке и посадским стенам. Основная застройка у берега реки – одно- и двухэтажные дома с двускатными кровлями. Если говорить о силуэте района, то можно отметить, что в нем большое количество изящных вытянутых башен церквей и мечетей, которые сильно выделяются на фоне рядовой застройки.

#### **Казань с железной дорогой и ее современный облик**

В 1894 г. в Казани появляется железная дорога, которая занимает окраинное положение в городе и является тупиковой. В это же время появляется трамвайный маршрут, проходящий по улице Московской.

Железная дорога приходит в Казань с западной стороны. Еще не имея моста через Волгу, ей предстояло пересечь расстояние от Адмиралтейской слободы до города по низменной подтопляемой территории, для чего необходимо было построить мост и дамбу. Первоначально на это строительство не хотели выделять средств, поэтому было предложено построить железнодорожный вокзал не в самом городе, а в одной из его западных слобод. Однако администрация Казани выделила 300 тысяч рублей для того, чтобы правление железной дороги пошло на все издержки и построило вокзал ближе к центру города.

Железная дорога пришла на территорию расположения нынешнего вокзала кратчайшим путем. Для ее строительства были снесены самые запущенные и бедные кварталы Мокрой и Ямской слобод. Снос обошелся в огромную сумму, однако это благотворно отразилось на обстановке в Казани, так как снесенные кварталы были источником криминала и антисанитарии.

Вокзал и его площадь проектировались в чистом поле, как это часто бывало при строительстве вокзалов в других городах. Их принято было строить на окраине города, куда городская застройка еще не дошла. Это позволяло в некоторых случаях формировать архитектуру застройки, окружающей площадь, в едином ключе, создавая ансамбль. Так было с площадью трех вокзалов в Москве и площадью Восстания в Санкт-Петербурге. Однако казанский вариант от этих двух случаев отличается.

Площадь железнодорожного вокзала в Казани в конце XIX века была окружена жилой застройкой и, кроме здания вокзала, не имеет ценных архитектурных объектов. Сама площадь небольшая, трапециевидной в плане формы, засажена деревьями (рис. 3).

Вокзал – значимый для города стратегический инфраструктурный объект, выполняющий функцию «ворот города». Зачастую городские железнодорожные вокзалы отражают наивысшие достижения в технологиях, инженерии и конструировании, существовавшие на момент его создания. Это первый архитектурный объект, который видит любой приезжий, поэтому в его архитектурный облик вкладывается много ресурсов.

В конце XIX века в Российской Империи все вокзалы делились на 4 класса. Вокзалы первых двух классов строились в Санкт-Петербурге, Москве и губернских городах. Для проектирования вокзалов первого класса проводились архитектурные конкурсы, для остальных существовали типовые проекты.

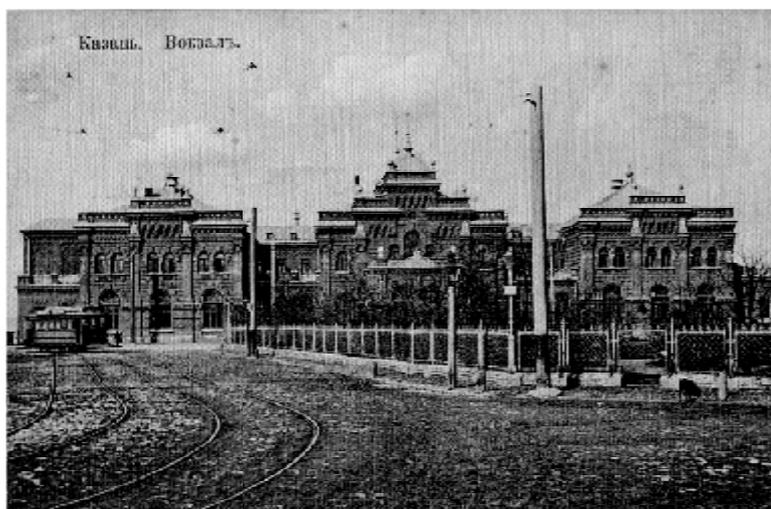


Рис. 3. Железнодорожный вокзал станции Казань. Фотография конца XIX века (из электронного архива) [7]

Железнодорожный вокзал в Казани был построен по проекту архитектора Генриха Руша, который выиграл конкурс. Существуют чертежи двух вариантов облика вокзала, но на них нет подписи самого архитектора, что может вызывать сомнения в авторстве Руша. Однако, если приглядеться к отдельным деталям здания вокзала, можно заметить архитектурные элементы, которые присутствуют и на других объектах, спроектированных Генрихом Рушем, это может являться косвенным свидетельством того, что здание спроектировал именно он.

Общая структура здания вокзала в Казани продиктована требованиями к функциональному наполнению всех российских вокзалов такого уровня. Вокзал первого класса при симметричной планировке должен был содержать вестибюль с главным входом посередине, павильоны для ожидания, служебные помещения и кассы по бокам. Вокзал являлся уменьшенной версией общества того времени, поэтому залы ожидания первых и вторых классов отделялись от залов низших классов.

На внешний облик вокзалов в Российской Империи влияло несколько параметров. Одним из таких параметров было стремление строить вокзалы одной ветки по единому замыслу. Так, например, вокзалы западного направления железной дороги строились асимметричными, северного направления – симметричными, восточного направления – тоже строились симметричными, но имели свои особенности (они были более простыми в архитектурном плане, с одним, двумя или тремя ризалитами, в зависимости от значения станции). В плане строительных материалов было принято использовать кирпич и дерево. Обязательными деталями для каждого вокзала являлось размещение флага и часов.

Главной особенностью вокзалов, построенных по индивидуальным проектам, являлось то, что архитекторы в облике здания стремились отразить характерные особенности города, в котором он находится. Вместе с уникальным «почерком» автора все это создавало объект, не имеющий аналогов, ни на что не похожий.

Если внешний облик вокзала являлся сферой символов и аллюзий, то планировка отражала его техническую сторону. Существовала типология вокзалов по их расположению относительно железнодорожных путей. Самый распространенный тип – береговой, в нем вокзал и дорога были параллельны друг другу. Железная дорога в таком случае зачастую является транзитной. Для тупиковых путей существует три типа: торцевой, «Г»-образный и «П»-образный, а также комбинированные типы [8]. Тупиковый вокзал наиболее удобен для пассажиров, так как платформы примыкают к зданию вокзала, поэтому пассажирам не нужно пересекать пути и пользоваться дополнительными сооружениями в виде лестниц и переходов.

По данной типологии железнодорожный вокзал в Казани относится к береговому типу. В плане вокзал симметричный, двухэтажный с тремя ризалитами. Казань находится в восточном направлении от Москвы, поэтому вокзал обладает характерными для этой

ветки чертами. В экстерьере он относительно прост, не имеет вычурных излишеств. Свое положение облик вокзала также отражает в лепных узорах, на которых изображены гербы семи губерний, через которые проходит Московско-Казанская железная дорога: Московская, Рязанская, Тамбовская, Пензенская, Симбирская, Вятская и Казанская.

Появление железнодорожного вокзала положительно отразилось на территории Забулачья. Вокзал был престижным общественным объектом, гордостью города. В отличие от вокзала, железная дорога не сильно затронула центральную часть города. В центральной части города она занимает непродолжительный участок, где ранее была снесена застройка, поэтому влияния на градостроительные условия города не оказывает.

Так было до строительства следующего участка железной дороги, которое произошло в 1928 году. Трассировка этой дороги появилась еще на карте 1926 года и тогда почти не затронула городскую застройку. Железная дорога прошла между Старо-Татарской и Ново-Татарской слободами, затем по южным окраинам города и далее – в направлении Свердловска (ныне Екатеринбург). Таким образом, железная дорога в Казани перестала быть тупиковой линией. Примерно в то же время появилась и железная дорога к старому речному порту, которая прошла по Новой дамбе. В это время все еще существуют, затапливаемые в половодье, участки с двух сторон от Полянкой дамбы, они частично заболочены, частично используются для сельскохозяйственных нужд. Для них же использовались и территории за железной дорогой. Территория вблизи заболоченных участков была застроена деревянными домами.

В то время из-за отсутствия четких берегов Волги и небольшой разницы в высотных отметках не было возможности и необходимости строить защитные набережные. Прибрежная территория не несла эстетической функции.

В 1955-1957 годах было построено Куйбышевское водохранилище. Строительству самой плотины предшествовала масштабная разработка проектов и переселение с затопляемых районов, а также строительство инженерных систем. В Казани были построены защитные дамбы вдоль берега и железной дороги, а также дренажные системы. Именно в это время город оказывается полностью отрезанным от Волги.

С тех пор в сфере инженерных систем территория Забулачья не менялась, однако менялась застройка. В 60-е годы жилые участки с деревянными домами в южной части Забулачья по улицам Заводской и Крайней были снесены, появилась улица Карима Тинчурина, здесь были построены пятиэтажные панельные жилые дома. Между улицей Карима Тинчурина и железной дорогой появился сад Молодоженов.

Изменениям подверглась и привокзальная площадь. Привокзальная площадь в таком виде, в каком мы ее знаем, сформировалась только во второй половине XX века. Важным преобразованием стало расширение площади почти в 2 раза за счет сноса целого квартала. Изменился и масштаб застройки вокруг площади, раньше это были небольшие участки жилых домов, теперь это крупные административные здания, относящиеся в основном к различным подразделениям РЖД. Среди них здание Пригородного вокзала, которое было построено в советские годы, когда появилось пригородное сообщение, а также здание почтовых отправлений и других служб железной дороги. В районе вокзала появились гостиницы и торговые объекты, а сама площадь превратилась в большой транспортно-пересадочный узел [9].

К проходившей в Казани Универсиаде в 2013 году была произведена реновация территории. Было реконструировано здание пригородного вокзала с целью создания современного транспортного узла, появилась галерея, проходящая над железнодорожными путями, со спусками к ним. Была перестроена привокзальная площадь, на ее месте появилась подземная парковка, а сама площадь стала более современной и благоустроенной (рис. 4).

Нежилая западная часть Забулачья – территория, по которой проходит железная дорога, принадлежит РЖД, она пролегает широкой полосой вдоль берега и представляет собой промышленную зону. Это самый большой участок, занимаемый РЖД, в городе. Помимо железной дороги там расположено значительное количество хозяйственных корпусов, остальная территория никак не используется.



Рис. 4. Привокзальная площадь станции Казань. Фотография после 2013 года [10]

Примыкающие к железной дороге кварталы застроены складами и вспомогательными сооружениями, в целом, застройка там деградированная. Соседствующие кварталы сильно запущены, пустующее пространство занимают парковки, историческая застройка соседствует с развалинами, огороженными забором, вся новая застройка происходит в основном ближе к протоке Булак.

В таком виде территория Забулачья предстает перед нами в конце XX и начале XXI века. На сегодняшний день существует большое количество проектов реновации, определяющих вектор дальнейшего развития территории. Они начали разрабатываться еще с советских времен. Однако многие из этих работ не удовлетворяют тем условиям, которые выдвигает сложившаяся градостроительная ситуация. Поэтому вопрос о том, как будет выглядеть Забулачье, на данный момент, является открытым.

### **Заключение**

Железная дорога играла очень важную роль в развитии экономики и промышленности многих стран, однако сегодня ее принято рассматривать, в том числе, и с точки зрения культурного и исторического наследия. Для России с ее территориями железные дороги – это особенная ценность. Каждая железная дорога в России – это результат большой кропотливой работы по ее проектированию и строительству. Их появлению предшествовали многочисленные споры, исследования и расчеты. Решались вопросы о том, где и как должны проходить железные дороги. Потребовалось вложение колоссальных ресурсов, и это было совершенно оправдано. И на сегодняшний момент мы можем видеть результат этой масштабной деятельности.

Казанская железная дорога – одно из таких наследий. Она отражает в себе политические и исторические процессы, происходившие в государстве, по ней можно судить об инженерных и архитектурных достижениях своего времени. В Казани железная дорога формировалась этапами, среди которых можно выделить:

1. 1894 г. – появление железной дороги в Казани;
2. 1896 г. – строительство железнодорожного вокзала;
3. 1913 г. – строительство железнодорожного моста через Волгу;
4. 1928 г. – строительство железной дороги из Казани в Екатеринбург;
5. 2013 г. – реновация привокзальной территории.

Это отразилось на формировании территории Забулачья. С момента строительства железнодорожного вокзала территория начинает развиваться: появляются гостиницы, рестораны, скверы, городской транспорт, освещение улиц, улучшаются гигиенические условия. Так было до строительства дороги на Свердловск и Куйбышевского водохранилища. Эти два значительных изменения градостроительных условий привели к полной оторванности Забулачья от берега Волги, а, впоследствии, и всего города, и без,

необходимой в таких условиях, реновации территория начала деградировать. Со временем территория железной дороги увеличилась, а защитные системы не были предусмотрены. Все это привело к тому, что территория Забулачья, в примыкающей к железной дороге части, стала непривлекательной и запущенной. В районе мало зеленых насаждений, а памятники архитектуры без надлежащего присмотра разрушаются. Возможность спуститься к берегу сильно ограничена: попасть туда можно только преодолев железнодорожные пути по старому бетонному переходу и дамбу по запущенной лестнице.

Таким образом, привлекательная некогда, территория без должного ухода и развития потеряла свой престижный облик. Однако у Забулачья по-прежнему очень большой потенциал, и если в скорейшем времени вернуться к вопросу о ее реновации, территорию еще можно будет восстановить, сохранив дух места и культурно-историческую ценность.

### Список библиографических ссылок

1. Сетон-Уотсон Х. The Decline of Imperial Russia, 1855-1914. L. : Methuen, 1964. 406 с.
2. Хейвуд Э. Engineer of Revolutionary Russia: Iurii V. Lomonosov (1876-1952) and the Railways. L. : Routledge, 2016. 454 с.
3. Остерхаммель Ю. The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century. Принстон : Princeton University Press, 2014. 1169 с.
4. Монастырский С. Иллюстрированный спутник по Волге. Историко-статистический очерк и справочный указатель. Казань, 1884. 512 с.
5. ЭтоМесто // etomesto.ru : электронный архив. URL: <http://www.etomesto.ru> (дата обращения: 08.12.2018).
6. Бикбулатов Р. Х., Мустафин Р. А. Казань и её слободы. Казань : Заман, 2016. 208 с.
7. Retro View of Mankind's Habitat // pastvu.com : электронный архив. 2018 URL: <https://pastvu.com> (дата обращения: 19.11.2018).
8. Овчинникова Е. А. Типология железнодорожных вокзалов // Мир транспорта. 2012. № 4 (42). С. 130–135.
9. Хайруллина Ю. С. Модернизация железнодорожных узлов на примере казанских ТПУ. Качественные изменения и новые пути развития // Градостроительство. 2014. № 1 (29). С. 58–62.
10. Красивая Казань // zen.yandex.ru : личный профиль. 2018. URL: <https://zen.yandex.ru/media/gelio/krasivaia-kazan-5ad5b8415991d3f666c3bf70> (дата обращения: 09.12.2018).

#### **Mukhitov Rinat Kiyamovich**

candidate of architecture, associate professor

E-mail: [mukhitov@list.ru](mailto:mukhitov@list.ru)

#### **Kazan State University of Architecture and Engineering**

The organization address: 420043, Russia, Kazan, Zelenaya st., 1

#### **Mulagaleeva Zulfiya Ravilevna**

architect

E-mail: [zul1322@mail.ru](mailto:zul1322@mail.ru)

#### **KRK Group**

The organization address: 420111, Russia, Kazan, Tazi Gizzata st., 3

### **Forming the architectural image of Zabulachye district in Kazan under the influence of the railroad**

#### **Abstract**

*Problem statement.* Kazan Railway is an engineering and transport facility with historical and cultural value. The purpose of the article is to study the history of the appearance of the

railway in Kazan and its influence on the formation of the town-planning appearance of Zabulachye (a district of the historical center of the city).

*Results.* As a result of the study, it was determined that the railway in Kazan was not formed into its modern shape during one contiguous process, but instead this process took many different stages with different directions. It had both negative and positive impact on city and Zabulachia during different times. The process of forming station square was revealed.

*Conclusions.* The architectural significance of the results obtained consists in changing the approach to assessing the influence of the railway and railway stations on the city. The results disclosed the value of the railway as a factor that significantly influenced the formation of the town-planning appearance of the city.

**Keywords:** station square, history of the Moscow-Kazan railway, the railway station in Kazan, Zabulach'ye's history.

### References

1. Seton-Watson H. The Decline of Imperial Russia, 1855-1914. L. : Methuen, 1964. 406 p.
2. Heywood A. Engineer of Revolutionary Russia: Iurii V. Lomonosov (1876-1952) and the Railways. L. : Routledge, 2016. 454 p.
3. Osterhammel J. The Transformation of the World: A Global History of the Nineteenth Century. Princeton : Princeton University Press, 2014. 1169 p.
4. Monastyrsky S. Illustrated satellite along the Volga. Historical statistical essay and reference index. Kazan, 1884. 512 p.
5. ThisPlace // etomesto.ru : electronic archive. URL: <http://www.etomesto.ru> (reference date: 08.12.2018).
6. Bikbulatov R. K., Mustafin R. A. Kazan and its settlements. Kazan : Zaman, 2016. 208 p.
7. Retro View of Mankind's Habitat // pastvu.com : electronic archive. 2018 URL: <https://pastvu.com> (reference date: 19.11.2018).
8. Ovchinnikova E. A. Typology of railway stations // Mir transporta. 2012. № 4 (42). P. 130–135.
9. Khairullina Y. S. Modernization of railway junctions on the example of Kazan TCN. Qualitative changes and new ways of development // Gradostroitel'stvo. 2014. № 1 (29). P. 58–62.
10. Beautiful Kazan // zen.yandex.ru: personal profile. 2018. URL: <https://zen.yandex.ru/media/gelio/krasivaia-kazan-5ad5b8415991d3f666c3bf70> (reference date: 09.12.2018).