

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

Памятники истории и культуры Российской Федерации
(недвижимые).

Российская Федерация.
Департамент культурного наследия.

ПАСПОРТ

I.	НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА	Железнодорожные Ворота			Eisenbahn Thor			
II.	ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ	памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	ПАМЯТНИК МОНУМЕНТАЛЬНОГО ИСКУССТВА			
				+				
III.	ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА	1866 - 1889гг.						
	(или дата исторического события, с которым связано возникновение памятника - для памятников истории)							
IV.	АДРЕС (местонахождение памятника)	г.Калининград Гвардейский пр-кт, 51			Koenigsberg Deutschordenring			
V.	ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ	по первонач. назначению	культурн. просв.	турист. экскурс.	лечебно-оздор.	Жилые помещ.	Хозяйств.	не использ.
				+				

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Фото общего вида	- 3
Фото фрагментов	-
Генплан	- 1
Обмеры: планы	- 1
	-
	-
Схематический план охранной зоны	

VI. ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ

а)	для памятников археологии	- история возникновения, кем и когда проводились разведки и раскопки, место хранения коллекций
	для памятников истории	- история возникновения: краткая характеристика событий и лиц, в связи с которыми объект приобрёл значение памятника
	Для памятников архитектуры и монументального искусства	- автор, строитель, заказчик, история создания

Городские ворота "Железнодорожные" находятся под проезжей частью Гвардейского пр-та (прежнее название Deutschordenring) в стороне от людских потоков.

Ворота являются составной частью сохранившихся сооружений внутреннего крепостного обвода Кенигсберга.

В сороковые годы XIX в. началась коренная реконструкция фортификационных сооружений внутреннего крепостного обвода. План переустройства укреплений, разработанный генералами фон Грольман и фон Краузенек и шеф-инженером корпуса генерал-лейтенантом Эрнстом Людвигом фон Астером, был предъявлен на утверждение Прусскому королю Фридриху Вильгельму IУ, который в 1843г. утвердил его специальным указом. С этого момента и началось интенсивное строительство новых ворот и бастионов.

Строительство "Железнодорожных ворот" началось в 1866г. и завершилось в 1869г. В сооружении ворот был применен новый для середины XIX в. фортификационный элемент. В стенах арок на всю их высоту были оставлены при строительстве двойные, вертикальные, квадратные в сечении выемки-штрабы - с изгибом в верхней части в сторону обороняющихся. В эти выемки можно было укладывать горизонтально бревна или брусья, тем самым полностью закрывая арочный проем. Подобный фортификационный элемент "пришел" в ворота и центральные потерны некоторых фортов из полевых укреплений-редутов, где он называется барьерными воротами.

Ворота имели не только оборонительное значение, они служили в качестве проездных ворот для железнодорожного транспорта. Через потерну проезда ворот проходила железнодорожная ветка, которая шла от станции "Ост" через ворота и далее в направлении Пиллау. Отсюда и название ворот - "Железнодорожные". Помимо этого, сооружение выполняет функцию виадука - (путепровода) для автомобильного транспорта.

Таким образом, "Железнодорожные ворота" являются примером многофункциональной постройки архитектуры XIX века.

б) перестройки и утраты, изменившие первоначальный облик памятника

Перестройка ворот не производилась, все локальные утраты внешнего облика - результат отсутствия текущего ремонта.

в) Реставрационные работы (общая характеристика, время, автор, место хранения документации)

Реставрационные работы на памятнике не производились.

VII. ОПИСАНИЕ ПАМЯТНИКА

а)	для памятников археологии	-	характер культурного слоя, важнейшие находки.
	для памятников истории	-	характеристика памятника, наличие, текст и время установки мемориальной доски.
	для памятников архитектуры	-	основные особенности планировочной, композиционно-пространственной структуры и конструкций; характер декора фасадов и интерьеров; наличие живописи, скульптуры, прикладного искусства; строительный материал, основные габариты.
	для памятников монументального искусства	-	основные особенности композиционного и колористического решения; тексты, материалы, техника, размер.

Железнодорожные ворота имеют два пролета, перекрытые крестовыми сводами, по двум сторонам которых размещены казематы с амбразурами.

Снаружи ворот устроена кордегардия с амбразурами и двумя мощными столбами, на которых когда-то были установлены распашные створки ворот. Стрельчатые арки проездов со стороны города обрамлены перспективными порталами, выполненными из фасонного керамического кирпича нескольких модификаций.

В замке свода на вертикальном клинчатом блоке высечены даты начала и конца постройки ворот (1866 - 1869 гг.).

В настоящее время Железнодорожные ворота в верхней части завершаются кирпичным парапетом и коваными решетками. Парапеты ограждают проезжую и пешеходную части Гвардейского проспекта.

Длина сооружения – 22 м, ширина – 26 м.

б) Общая оценка общественной, научно-исторической или художественной значимости.

Железнодорожные ворота представляют интерес не только как часть оборонительной системы Кенигсберга середины XIX века, воплощенной в неоготическом стиле, но и выделяются особыми инженерными решениями, позволявшими использовать сооружение как фортификационное, так и транспортное.

VIII. ОСНОВНАЯ БИБЛИОГРАФИЯ, АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ И ИКОНОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ.

- Альбинус Р. Словарь города Кенигсберг и его окрестностей. Леер. 1985.
- Гаузе Ф. Кенигсберг в Пруссии: история одного европейского города. Реклингхаузен, 1994.
- Восточная Пруссия: с древнейших времен до конца второй мировой войны. Кал-д, 1996.
- Овсянов А.П. В казематах королевского форта. Кал-д, 1999.
- Кенигсберг. Градостроительство в Германии. "Дари", 1926.
- Traugott E. Die geschichte der festung Koenigsberg/Pr. 1257-1945 Wuerzburg.: Holzner Verlag. 1960.

IX. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Характеристика общего состояния:		хорошее	среднее	плохое	аварийное
а)	для памятников археологии	Культурного слоя			
		Важнейших находок			
	для памятников архитектуры	Конструкций			
		Стен			
		Покровтий			
		Потолков			
		Пола			
		Декора фасадов			
		Интерьеров			
	в интерьере	Живописи			
		Скульптуры			
		Прикладного искусства			
	для памятников монументального искусства	Цоколя			
		Постаumenta			
		Скульптуры			
		Грунта			
		Красочного слоя			

X. СИСТЕМА ОХРАНЫ

		Республик.	местная	не состоит
а)	категория охраны		+	
б)	дата и № документа о принятий под охрану	Постановление главы администрации Калининградской обл. № 17 от 25 октября 1991г.		
в)	границы охранной зоны и зоны регулирования застройки (краткое описание с ссылкой на утверждающий документ)	Нет		
г)	балансовая принадлежность и конкретное использование	НПЦ по охране и использованию памятников истории и культуры Первоначальное назначение		
д)	дата и № охранного документа	Охранно-арендный договор № 20 от 10 декабря 1999г.		

Дата составления паспорта

« 10 » марта

2000 года

Составитель

Тимонен Л.В., гл. специалист

Тимонен

Яворская Н.Г., гл. инспектор

подпись

Яворская

Инспектор по охране памятников

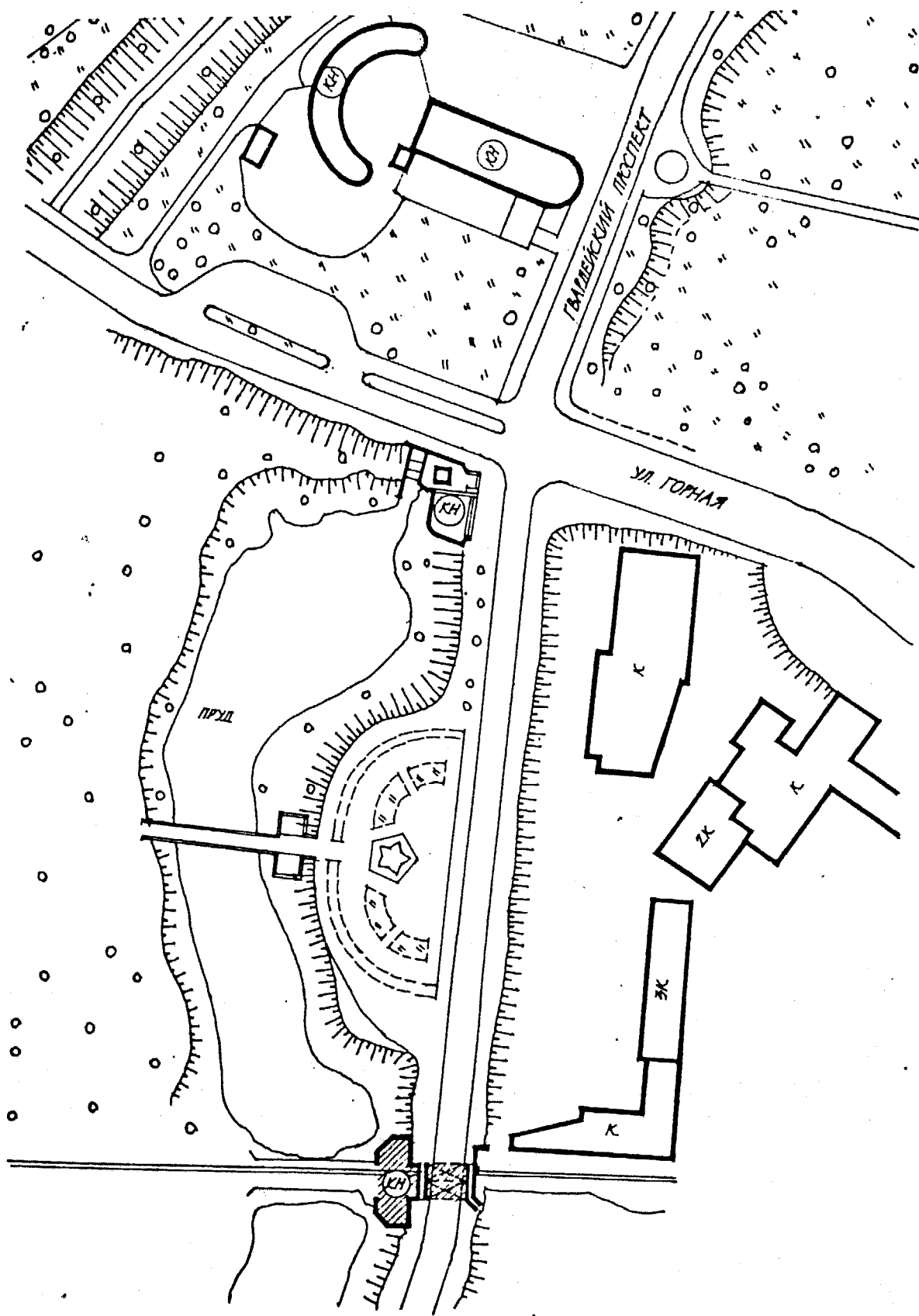
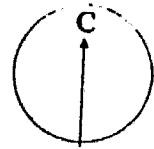
М. П.



Железнодорожные Ворота. 1866-1885 гг.

Российская Федерация, Калининградская область, г. Калининград, пр. Гвардейский, 51.

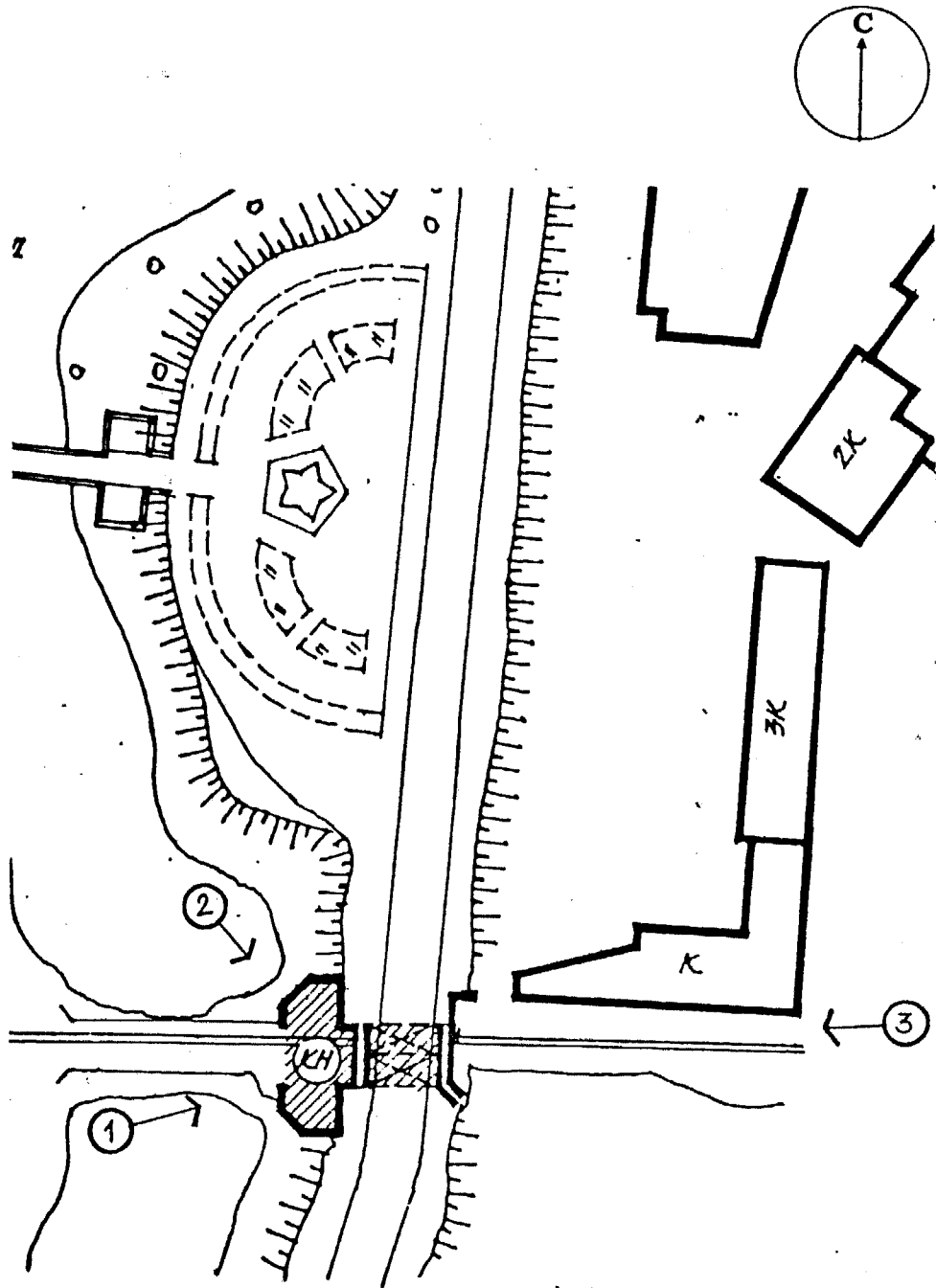
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН.



Железнодорожные Ворота. 1866-1885 гг.

Российская Федерация, Калининградская область, г. Калининград, пр. Гвардейский, 51.

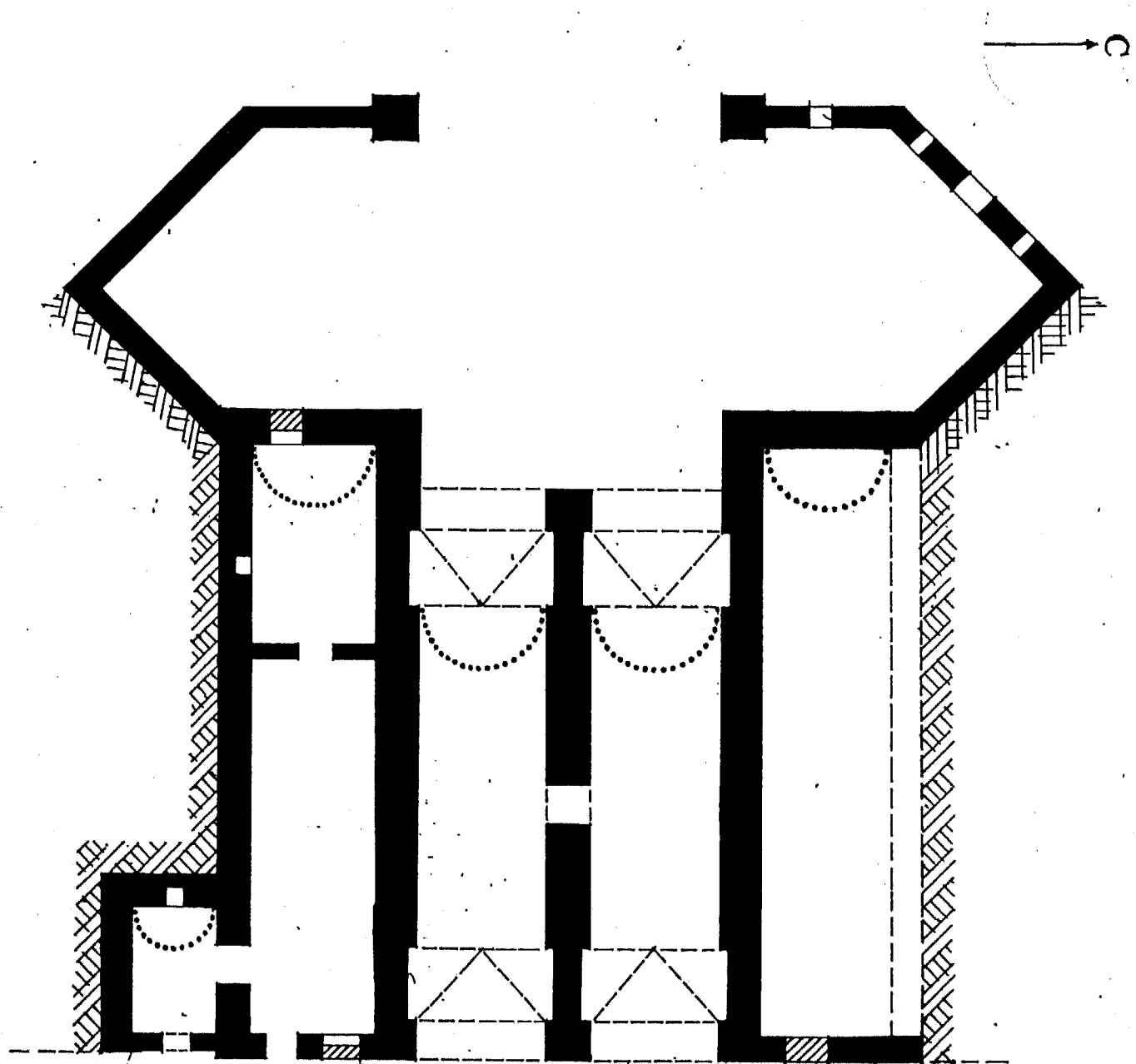
СХЕМА ФОТОФИКСАЦИИ.



г. Калининград, Калининградская область,
пр. Гвардейский, 51.

Железнодорожные Ворота. 1866-1885 гг.

ПЛАН ПЕРВОГО ЯРУСА.



Масштаб 1 : 200

0 1 2 3 4 5 10 м

Обмеры произведены в январе - марте 2000 года
группой в составе:

руководитель - архитектор Елифанов А. И.,
- архитектор Коваленко А. И.,
- архитектор Соколов А. Н.



WIK

ABC

RCA

WI
11



I.R.K.

NOV 1911

A.C.



Small rectangular sign or plaque on the wall above the left arch.

D & S

YHL PROP
55-2992

GAILY
70



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Департамент культурного наследия

(наименование органа охраны)

Адрес

Российская Федерация, Калининградская область, г. Калининград, пр. Гвардейский, 51.

(край, область; район, автопомпная область; национальный округ; населенный пункт)

УЧЁТНАЯ КАРТОЧКА

I. НАИМЕНОВАНИЕ
ПАМЯТНИКА

Железнодорожные Ворота (Eisenbahn Thor).

II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ
ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. искусства
		+	

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА

1866-1885 гг.

IV. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

по перво- начальному назначению	культурно- просвети- тельное	туристско- экскурсион- ное	лечебно- оздорови- тельное	жилищ- ное	хозяй- ственное	не исполь- зуется
		+			+	

предложения по использованию

V. ХАРАКТЕРИСТИКА
ТЕХНИЧЕСКОГО
СОСТОЯНИЯ

хорошее	среднее	плохое	аварийное
	+		
	республиканская	местная	не состоит
		+	

IV. КАТЕГОРИЯ ОХРАНЫ

наличие утверждённой охранной
зоны

да	нет
	+

VII. НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

паспорт	фотографии	обмеры	реставрационные материалы	
+	+	+		
органы охраны		реставрационные мастерские		музей, архив, НИИ
союзный	республикан.	местный	республикан.	
		+		

место хранения документов

410х Матрица 2000 года

М.П.

Составитель

Тимошев Л. В., гл. специалист

Ф. И. О., должность, или профессия, подпись

Инспектор по охране памятников

Яворская И. Г., гл. инспектор

Ф. И. О., подпись

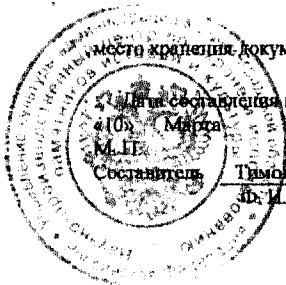
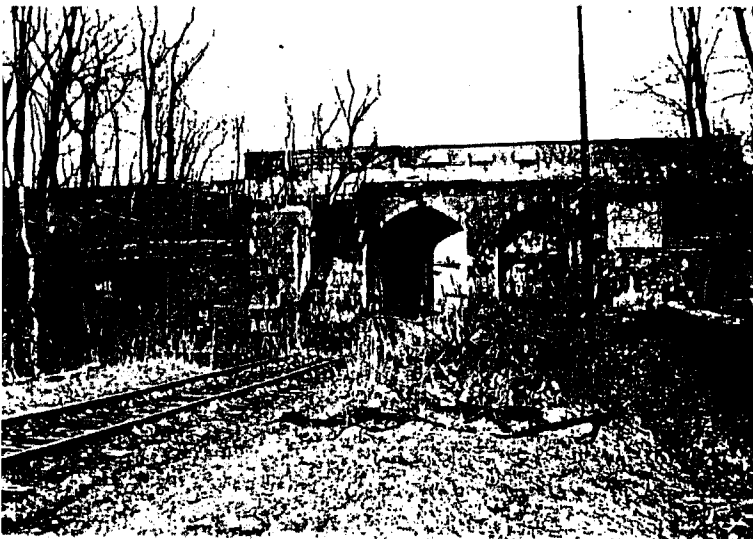


Фото или схематический план



Западный фасад Ворот.

Краткое описание

Сохранившийся образец фортификационной архитектуры середины 19 века. Являются составной частью сохранившихся сооружений внутреннего крепостного обвода Кенигсберга. Построены в период с 1866г. по 1869г.

Сооружены из кирпича в объеме земляной насыпи, служившей как оборонительным валом, так и основанием магистральной дороги, под которой проходит ветка железнодорожного транспорта. Два пролета перекрыты цилиндрическими сводами, с двух сторон проездов – узкие казематы перекрытые таким же образом. С внешней стороны устроено укрепление из кирпичных стен с амбразурами и столбами для навесных ворот.

Городская стена ворот имеет скупой архитектурный декор – перспективные порталы стрельчатых арок проездов и аркатурный пояс по длине ограждения верхней части.

Длина сооружения – 22 м, ширина – 26 м.