

Сибирская архитектура начала XX века. К 140-летию со дня рождения выдающегося красноярского зодчего Леонида Александровича Чернышёва (1875–1932 гг.)

УДК 725.2

## **К ИСТОРИИ УСТРОЙСТВА НАБЕРЕЖНОЙ РЕКИ ЕНИСЕЙ В КРАСНОЯРСКЕ (1911–1913 гг.)**

В. И. Царёв,  
доктор архитектуры, профессор,  
Сибирский федеральный университет,  
Россия, г. Красноярск

В. В. Царёв,  
ведущий специалист,  
Министерство строительства и  
жилищно-коммунального хозяйства  
Красноярского края,  
Россия, г. Красноярск

*Ключевые слова:* набережная, кладовые-пакгаузы, проект, этапы строительства, бульвар

В начале XX века перспективным замыслом городских властей Красноярска стало устройство набережной вдоль Енисея. Летом 1911 года начались строительные работы напротив паровой пристани. При сооружении фундамента металлической ограды набережной выявилась целесообразность устройства вдоль пристани каменных кладовых-пакгаузов. Красноярская дума на заседании, состоявшемся 29 июля, заслушала и одобрила доклад членов городской управы о новом строительстве, в котором признавалось «сооружение кладовых вполне желательным, отвечающим как интересам городского хозяйства, так равно и потребностям паровых предприятий, грузоотправителей и грузополучателей» [1, л. 80]. На следующем заседании городской думы (22 августа) был одобрен эскизный проект архитектора-художника Л. А. Чернышёва, согласно которому «предположено было строить кладовые длиной 42 саж., шириной в 2 сажени» [1, л. 80]. Дума поручила городской управе приступить к постройке кладовых под набережной. Тогда же началась выемка грунта берегового откоса, а затем сооружение фасадной стены. Работа производилась хозяйственным способом и «подрядчиком Безпаловым, построившим кузницу ремесленного училища, 2-ю пожарную часть, школьное здание и электрическую станцию, под наблюдением городских: архитектора и техника» [1, л. 80]. Рабочие чертежи кладовых составил городской архитектор, должность которого в те годы исполнял гражданский инженер С. Г. Дриженко. В архиве сохранился не подписанный «Проект каменных кладовых под набережной р. Енисей», датированный октябрём 1911 года, автором которого, вероятно, следует считать архитектора-художника Л. А. Чернышёва (рис. 1).

В течение осени 1911 года была сооружена только фасадная стена, когда «пароходовладельцы, ознакомившись с проектируемыми размерами кладовых, между прочим, признали, что в интересах лучшего использования их, желательно углубить их, по крайней мере, до 3-х сажени (вместо 2-х по проекту)» [1, л. 80 об.]. Городская дума поддержала это предложение. Зимой производилась полная выемка грунта, а весной 1912 года продолжились работы по постройке кладовых.

После возведения части кладовых и загрузке их сводов галькой, в конструкциях обнаружались трещины. Л. Чернышёв, являвшийся гласным думы, совместно с

городским архитектором С. Дриженко и техником И. Обносом признали необходимым «к стенкам подвести контрфорсы, а два проема в стенках между кладовыми (у 2 кладовых) заложить, что и было тогда же исполнено» [1, л. 80 об.]. К этому этапу строительства, вероятно, следует отнести «Чертеж кладовым набережной р. Енисей, снятым с натуры», который выполнил на кальке городской техник И. Обнос (рис. 2). На нём присутствует текстовое указание на то, что «красной ломаной линией показаны характерные трещины». Они отмечены на продольном и поперечном разрезах.

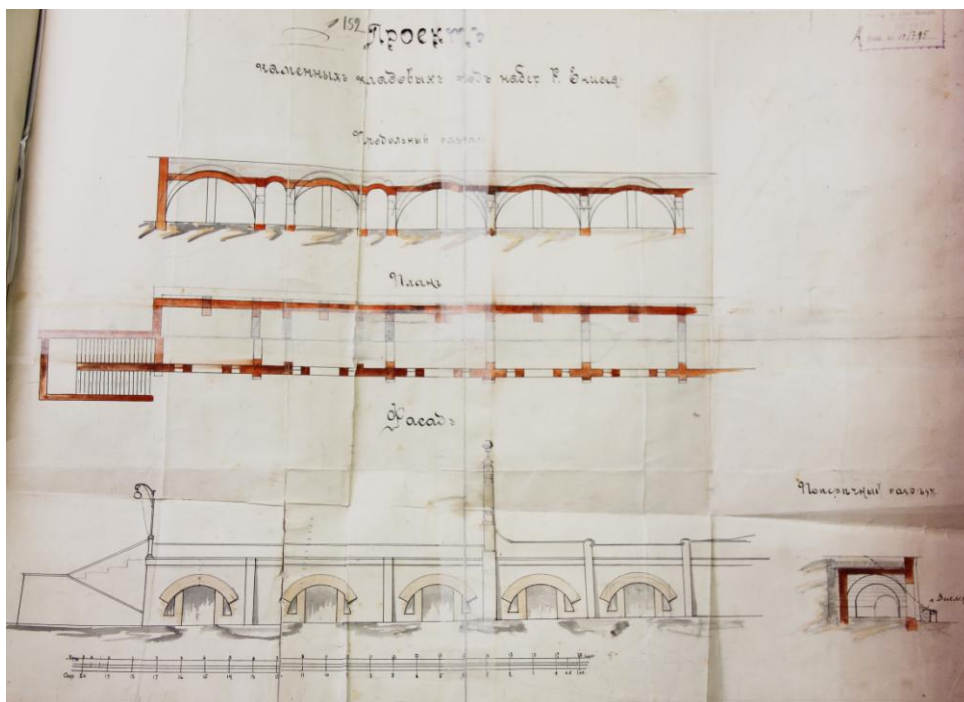


Рис. 1. Проект каменных кладовых под набережной р. Енисей. Архитектор-художник Л. А. Чернышёв. 1911 г. [1, л. 83].

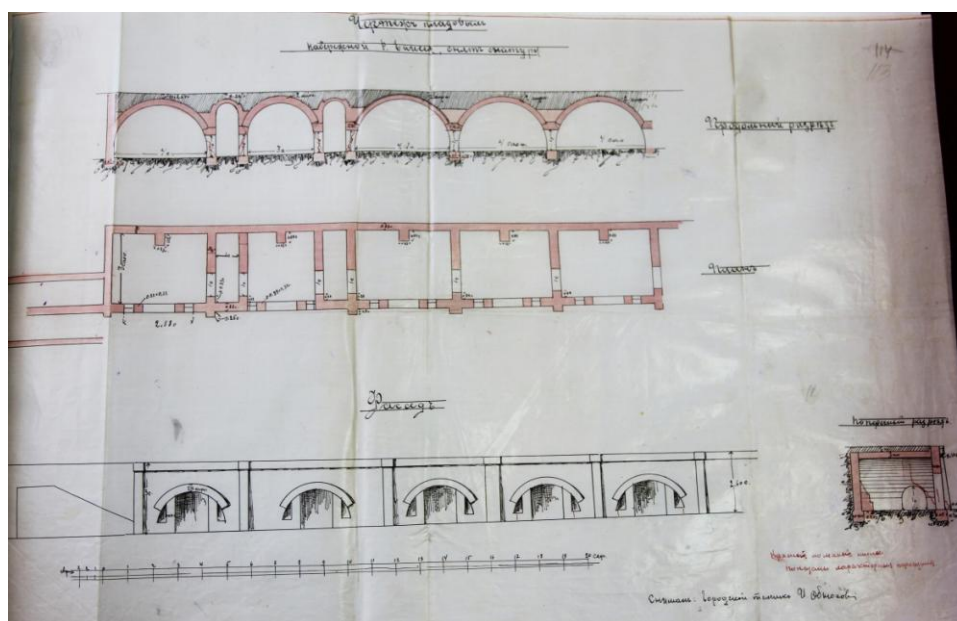


Рис. 2. Чертеж кладовым набережной р. Енисей, снят с натуры. Снимал городской техник И. Обнос [1, л. 82].

Строительство продолжилось. В крайней кладовой, располагавшейся у проектировавшегося проёма виадукa, специалисты предложили устроить своды не сплошные, как на предыдущих кладовых, а на металлических балках. Однако 25 июля 1912 года при последующей загрузке галькой «стенка против 3 кладовых и часть сводов обрушились» [1, л. 80 об.].

Комиссия специалистов-строителей, обследовавшая разрушения, установила следующее: «обвал трех кладовых был вызван тем, что проемы, соединяющие кладовые, сделаны были близко к фасадной стене; столб к фасадной стороне, ослабленный снизу дождевой водой, дал осадку, что и послужило причиной разрушения стены и сводов» [1, л. 81–81 об.]. По общему мнению, было принято решение обрушившиеся кладовые разобрать.

В апреле 1913 года Красноярская городская управа представила на утверждение в строительное отделение губернского управления «Проект виадукa и 6-ти кладовых на набережной р. Енисея», на котором стоит подпись гражданского инженера С. Г. Дриженко (рис. 3).

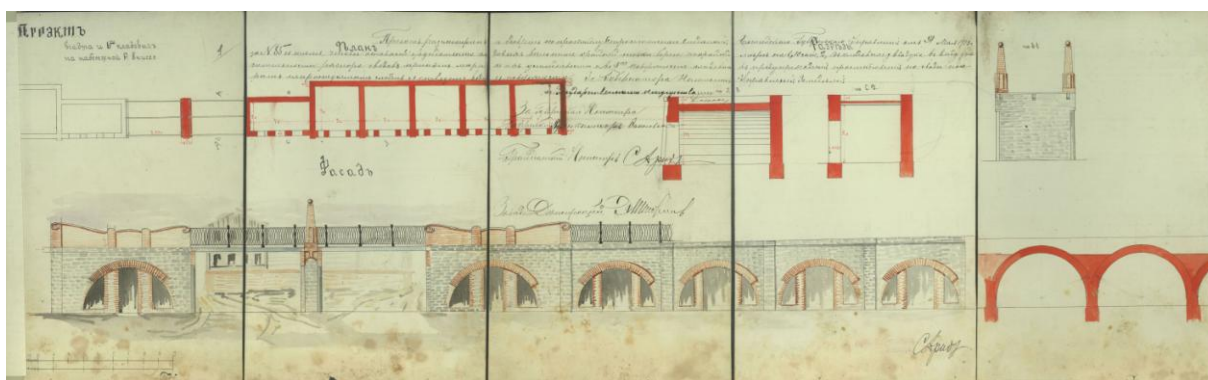


Рис. 3. «Проект виадукa и 6-ти кладовых на набережной р. Енисея». Составил гражданский инженер С. Г. Дриженко. 1913 г. [2, л. 1].

Проект был рассмотрен и одобрен специалистами строительного отделения 31 мая 1913 года. Во избежание повторения разрушений они оставили на листах чертежей текстовое указание: «1. Чтобы основание фундамента кладовых было ниже крайней точки берега, по крайней мере, на 0,1 саж.; 2. В кладовых у виадукa в виду значительности распора сводов принять меры к их устойчивости; 3. Поверхность кладовых в предупреждение проникновения на своды покрыть непроницаемым слоем и отводом воды с поверхности». В пояснительной записке к проекту С. Г. Дриженко отмечал, что: «При сооружении кладовых фундамент лицевой стены будет изолирован с наружной стороны слоем глины толщиной 8 вершков и глубиной равной глубине фундамента, а именно 0,50 саж. Своды кладовых после загрузки галькой будут изолированы слоем глины. В пазухи сводов будут уложены связи для крепления передней лицевой стены с задней» [2, л. 3]. Архитектурное оформление фасадной стены кладовых во многом сохранило художественные и конструктивные элементы, предложенные Л. А. Чернышёвым в первоначальном проекте.

Строительные работы продолжались до сентября 1913 года, когда комиссия городской управы осмотрела на паровой пристани каменные кладовые и гранитную лестницу, которые признала выстроенными вполне удовлетворительно. Над кладовыми-пакгаузами, еще за год до их завершения, между Степановским и Покровским переулками был устроен прибрежный бульвар. Его открытие, состоявшееся 26 августа 1912 года, было ознаменовано увековечением памяти Отечественной войны 1812 года: постановлением городской думы бульвару присваивалось имя императора Александра I [3] (рис. 4).

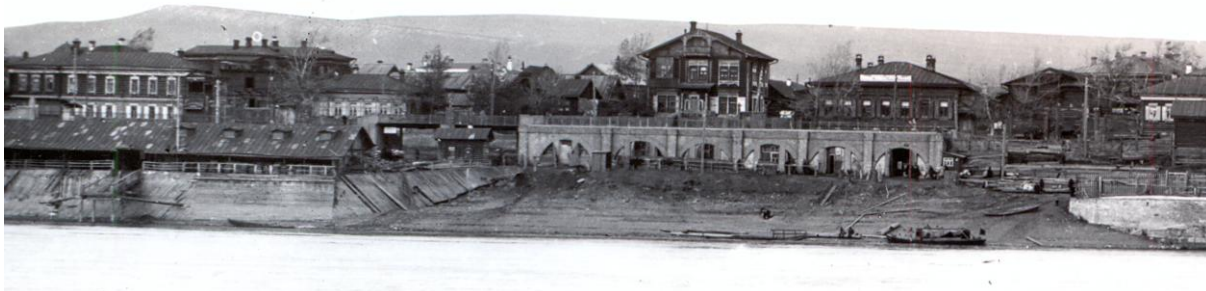


Рис. 4. Красноярск. Набережная Енисея с кладовыми. Фотография 1910-х гг.  
Красноярский краевой краеведческий музей

В настоящее время сохранившимся на енисейской набережной складским сооружениям необходимо уделить более пристальное внимание архитекторов, возможно, следует придать им внешний вид, задуманный зодчими Л. А. Чернышёвым и С. Г. Дриженко в начале двадцатого столетия, а главное – бережно включить эти объекты культурного наследия в историко-архитектурную среду Красноярска (рис. 5).



Рис. 5. Красноярск. Набережная Енисея с кладовыми. Фотография авторов. 2015 г.

### Список литературы

1. О строительстве набережной реки Енисей. 1908–1914//Государственный архив Красноярского края. Ф. 161. Оп. 1. Д. 153.
2. Об утверждении плана на устройство каменных кладовых по набережной реки Енисей в г. Красноярске. 1913//Государственный архив Красноярского края. Ф. 595. Оп. 59. Д. 788.
3. Газета «Красноярский вестник». 28 августа. 1912 г. № 22.

## **TO HISTORY OF ARRANGEMENT OF YENISEI RIVER EMBANKMENT IN KRASNOYARSK (1911-1913 YEARS)**

V. I. Tsarev  
Siberian Federal University

V. V. Tsarev  
Department of Civil Engineering and Housing and Communal Services of Krasnoyarsk Krai

*Key words: embankment, pantry-warehouse, the project, stages of construction, boulevard*

In article the questions from history of town-planning development of Krasnoyarsk connected with professional activity of the architect-artist L. A. Chernyshev and the civil engineer S. G. Drizhenko are considered. The characteristic of the stages of arrangement of Yenisei River Embankment relating to the beginning of the XX century is given. The history of design and construction of the warehouses which were important architectural constructions of the embankment is stated. The revealed graphic materials reflect features of design process of the beginning of last century represent scientific interest and have historical and cultural value. Little-known pages of architectural heritage of the Siberian city are opened. Conclusions of article indicate the need to pay attention of experts to questions of careful inclusion of the remained architectural and constructive elements of the embankment relating to the past of the city on historical and cultural Wednesday of modern Krasnoyarsk.