

**АРХИТЕКТУРНО-ИСТОРИЧЕСКИЕ ОБЪЕКТЫ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ В СОВРЕМЕННОМ КРАСНОЯРСКЕ**

К.Г. Латышева

Аспирант
Институт архитектуры и дизайна
Сибирского федерального университета,
Россия, г. Красноярск

Ключевые слова: железная дорога, слобода, посёлок, проект, территория, архитектура

История архитектуры Великой Сибирской железной дороги является важной составной частью отечественного зодчества. Комплекс объектов железнодорожного ведомства, который был создан в Красноярске на рубеже XIX–XX веков, в настоящее время остаётся всё ещё малоизученным и малоизвестным, несмотря на свои ценные архитектурно-исторические характеристики.

В 1890-х годах, связанных с началом строительства Сибирской железной дороги, происходили преобразования сложившейся планировочной структуры Красноярска. С появлением в городе первых крупных зданий промышленно-производственного назначения, среди которых наиболее значительным был комплекс железнодорожных мастерских станции Красноярск, стали формироваться кадры промышленных рабочих, для которых потребовались новые жилые территории.

Железнодорожная линия пролегла у подножия склонов Афонтовой горы, но не стала чертой, ограничивающей контуры сложившегося города, а превратилась в структурно-планировочную ось, вдоль которой интенсивно формировалась новая городская застройка. В 1898–1899 годах за линией железной дороги возникла новая городская слобода, получившая название – Николаевская, в честь правившего российского императора [1]. Она разрасталась, как в те времена говорили, «американскими» темпами. Газеты сообщали: «Быстрота застройки мест, взятых железнодорожными мастерами и рабочими за вокзалом на Афонтовой горе, поразительна. Несколько недель тому назад, кроме голой степи ничего не было видно, а теперь там находится целый ряд построек, образовавших несколько улиц» [2].

В 1904 году севернее Николаевской слободы появились строения еще одного поселка служащих и мастеровых Сибирской железной дороги. Они же возбудили ходатайство о наименовании поселка «Алексеевским» в виду того, что закладка первого в поселке дома была произведена в день рождения наследника цесаревича Алексея Николаевича [3, л. 34].

25 ноября 1904 года был одобрен по журналу технического совещания управления железных дорог за № 277 проект посёлка для домостроительства служащих на станции Красноярск [4, л. 10]. Месторасположение его было выбрано с северо-западной стороны железной дороги, по северо-восточному склону Афонтовой горы. Проектом предполагалось отвести для служащих и

мастеровых 109 земельных участков количеством 29300 квадратных саженей, а так же требовалось произвести дополнительное отчуждение земли для 91 участка в течение пяти лет под дальнейшее развитие посёлка (рис. 1).

Новая селитебная территория была разделена на кварталы по 4 и 8 участков. Каждый участок имел ширину в 10, а длину в 14 саженей; проезжая часть достигала 10–12 саженей. В центре поселка предполагалось пожарная площадь размером 28×40 саженей.

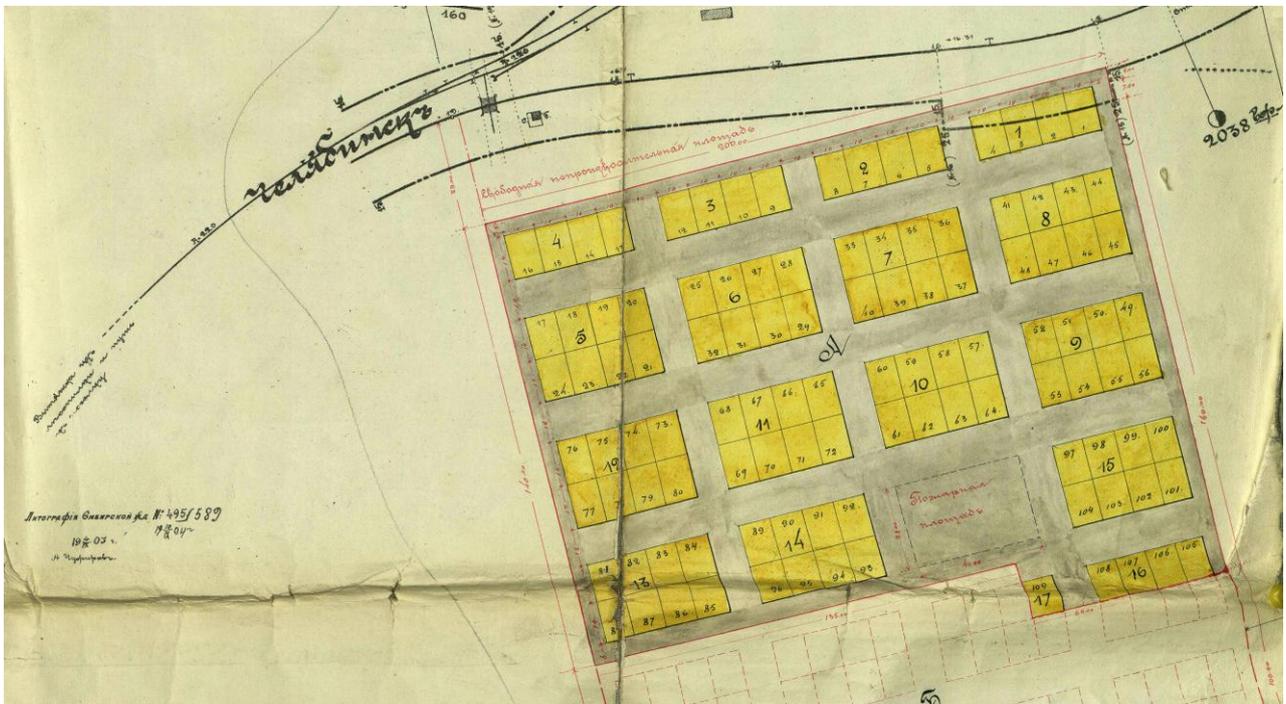


Рис. 1. Красноярск. Проект посёлка для домостроительства служащих на станции Красноярск II класса. 1904 год. РГИА.

Строительство железной дороги раздвинуло границы и увеличило территорию города, значительно изменило его архитектурный облик. В застройке железнодорожного района кроме жилых построек впоследствии стали размещаться коммунально-складские и инженерно-технические объекты, что значительно усложнило планировочную структуру Красноярска (рис. 2).

Николаевская слобода заселялась быстро, несмотря на гористое расположение местности и большое количество оврагов. Алексеевский посёлок находился на достаточно ровном, возвышенном относительно железной дороги месте. Их удобное расположение, легкость сообщения с центром города – эти факторы способствовали быстрому развитию жилищного строительства. В справке канцелярии министра путей сообщения от 19 октября 1911 года записано, что «за последние 2–4 года в Николаевской слободе выстроено несколько сот городских строений» [5, л. 131]. Поднявшись в гору в западном направлении, застройка Николаевской слободы дошла до сложных каменистых участков, удаленных от центра города, а также заполнила свободное пространство до Алексеевского посёлка. Заселены были даже самые неблагоприятные овражные участки, отделявшие Николаевскую слободу от Алексеевского посёлка, так как городское управление стремилось к более компактному формированию территории.



Рис. 2. Красноярск. Вид на железнодорожный мост с юго-восточного склона Афонтовой горы. 1900 год. Фотография Н. Федорова.
МБУК Минусинский музей

В настоящее время застройка бывших Николаевской и Алексеевской слобод является частью выразительного городского ландшафта, просматриваемого из исторического центра. Деревянные малоэтажные дома живописно и лаконично сочетаются с эклектичными кирпичными строениями железной дороги, подчеркивая их функциональное значение. Однако современным жителям Красноярска «Николаевка» представляется, как правило, районом деревянного ветхого жилья, с размытыми таявшим снегом и дождем дорогами, как некий деревенский уголок внутри мегаполиса (рис. 3).

На сайте администрации города Красноярска размещено постановление № 564/1 от 5 декабря 2011 года «Об утверждении проекта планировки и межевания жилого района Николаевского в городе Красноярске». Поводом для реконструкции послужило строительство четвертого моста через Енисей, после сооружения которого данная территория станет крупным транспортным узлом и новым жилым районом, что является очень привлекательным для инвесторов. По замыслу проектировщиков института «Красноярскгражданпроект» территория будет застроена зданиями высотой семь и более 25 этажей. О сохранении исторической городской среды, сложившейся планировочной структуры территории, к сожалению, в проекте речи не идёт.

Николаевская слобода, являясь архитектурно-историческим объектом железной дороги дореволюционного периода, не представлена в современной

городской среде как исторически значимая территория, не включена в перечень архитектурных памятников, подлежащих государственной охране.



Рис. 3. Красноярск. Вид на Николаевский район. 2011 год. Фотография <http://feelek.livejournal.com/41717.html>.

Она находится в исторической части города, что повышает её архитектурно-градостроительное значение. Здания ушедшей эпохи могут быть использованы при создании новых градостроительных ансамблей. В наши дни происходит утрата художественного своеобразия последних очагов истории и культуры города, что связано с недооценкой их архитектурного и культурно-исторического значения в формировании Красноярска XXI века. Архитектурная культура должна сохраняться, поддерживаться и даже воспроизводиться в условиях современного общества для будущих поколений!

Список литературы

1. Царёв В. И., Крушлинский В. И. Красноярск. История и развитие градостроительства. – Красноярск: Изд-во «Кларетианум», 2001. – С. 50–51.
2. Градостроительство Сибири / [В. Т. Горбачёв, д-р архит., Н. Н. Крадин, д. ист. н., Н. П. Крадин, д-р архит., В. И. Крушлинский, д-р архит., Т. М. Степанская, д-р искусств., В. И. Царёв, д-р архит.; под общ. ред. В. И. Царёва]; Рос. Акад. архит. и строит. наук, НИИ теории и истории архит. и градостроит. НИИТИАГ РААСН. – Санкт-Петербург: Коло, 2011. – С. 502–503.

3. РГИА. Ф. 446. Оп. 31. Д. 23. Доклад о присвоении посёлку служащих и мастеровых на станции Красноярск Сибирской железной дороги наименования «Алексеевский». 1907 г.
4. РГИА. Ф. 350. Оп. 48. Д. 225. План расположения путей и зданий на ст. Красноярск. Печатный. 1903–1911 г. Л. 10.
5. ГАКК. Ф. 161. Оп. 1. Д. 697. Материалы об отчуждении земли под железную дорогу. Л. 150.

ARCHITECTURAL AND HISTORICAL OBJECTS OF THE SIBERIAN RAILROAD IN MODERN KRASNOYARSK

K. G. Latysheva

The graduate student.
Architecture and design institute
Siberian federal university,
Russia, Krasnoyarsk

Keywords: railroad, settlement, project, territory, architecture

Article is devoted to studying of industrial architecture of the pre-revolutionary period of the city of Krasnoyarsk. Materials about process of formation of a complex of objects of the Siberian railroad are considered. Data from the documents revealed in local and central archives, representing the architectural and historical heritage of domestic architecture relating to the period of origin of scientific and technical activity in the Areas of Siberia are provided. Valuable characteristics of a complex of production and inhabited objects of the Siberian railroad which found reflection in rare graphic documents are opened. The analysis of earlier unknown project of railway structures at station Krasnoyarsk, made at the beginning of the XX century is carried out. Features of a current state and the characteristic of inclusion of historical industrial facilities in structure of the city of the XXI century are revealed.