

## ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Бунтова А.Н., Сапега Е.В.

научные руководители Лемытская Д.Е. Харлантов Т.В.

*Сибирский федеральный университет Институт Архитектуры и Дизайна*

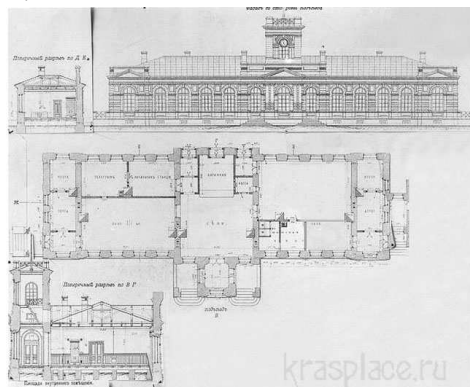
Для России всегда была актуальна проблема связи и сообщения в силу территориальных размеров страны. Как писал в своем отчете по изучению зарубежного опыта строительства железных дорог П.П. Мельников, будущий первый министр путей сообщения России: «...железные дороги необходимы для России, они можно сказать, выдуманы для нее более, нежели для какой-либо другой страны Европы...Нет никакого сомнения, что в такой пространной стране как Россия, железные дороги призваны не только возвысить ценности, как в государствах Европы, а создать их, ибо естественные богатства наши остаются непроизводительными и бесценными от неимения для них надлежащего сбыта» [1].

Грандиозный по своим масштабам проект Сибирской железной дороги, повлек за собой разработку и строительство уникальных инженерных сооружений и множества архитектурных объектов, относящихся к обслуживанию железной дороги. Одними из таких объектов являются железнодорожные вокзалы. Вокзал – это своеобразные въездные ворота в город – его лицо и визитная карточка, объект, который встречает и провожает гостей.

Цель настоящего сообщения рассказать об истории строительства железнодорожного вокзала города Красноярска и уникального инженерного сооружения красноярского железнодорожного моста.

Первое здание железнодорожного вокзала города Красноярска было построено в 1896 году. Автор проекта - архитектор Николай Соловьев. На то время вокзал считался одним из лучших на Средне-Сибирской железной дороге, строительство обошлось в 40 тысяч рублей. Здание вокзала было возведено одноэтажным из кирпича, оштукатурено и отделано рустом. Выполнено в стилистике эклектики. В нем находились залы ожидания 1 и 2 классов, буфет, подсобные помещения (рис.1-2).

1.



2.



Рис.1. Фасад, разрез и план железнодорожного вокзала

Рис.2. Фотография Красноярский железнодорожный вокзал 1896 года

Грандиозным событием в жизни города явилось прибытие первого поезда в Красноярск 6 декабря 1896 года. В 1898 году было налажено сообщение с Новосибирском, а в 1899 году был достроен мост через Енисей, который соединял города Красноярск и Иркутск, до этого составы переплавляли на пароме.

Закладка железнодорожного моста через Енисей состоялась 30 августа 1896 года. Автор проекта - Лавр Дмитриевич Проскуряков. Он первый в России на практике применил новую систему (полигональные фермы) и разработал более точный способ их расчета. Фермы были большей высоты и длины панелей, но зато, расходовалось значительно меньше металла, чем при стандартном расчете.

Проезжая часть моста шириной 5,85 м была приспособлена для движения экипажей в часы, свободные от проезда поездов. Исполнение этого условия утяжелило конструкцию и, тем не менее, пролетные строения моста были на 20% легче, чем на других мостах Сибирской железной дороги.

Конструкция моста состояла из пяти речных и двух береговых быков, двух устоев, основанных на железных и деревянных кессонах. Железные кессоны речных быков, площадью 179 м<sup>2</sup>, опущены на глубину около 20 м. Объем каменной кладки всего моста — 27 800 м<sup>3</sup>. Строение состояло из шести ферм с системой Шведлера по низу, длиной каждая 144, 45 м, высотой 21,64 м и весом 900 тонн. Общий вес составил 5440 тонн. Осуществил проект инженер-механик Евгений Карлович Кнорре [2].

В 1900 году модель моста была выставлена на Всемирной выставке в Париже и получила золотую медаль вместе с Эйфелевой башней. Модель была точной копией реального сооружения, длиной около 20 м, выполнена в металле с мельчайшими подробностями.

Красноярский мост был назван ЮНЕСКО «вершиной человеческой инженерной мысли». Это сооружение упоминается в изданном в 1991 году «Атласе чудес света». Конструкция железнодорожного моста и по сей день является выдающимся архитектурным и инженерным шедевром, но в настоящее время он, к сожалению, утрачен (рис. 3-4) [2].

С появлением железнодорожного вокзала и моста город Красноярск приобрел статус важного транспортного узла в системе Транссибирской магистрали. А железнодорожный вокзал стал излюбленным местом для горожан. Люди отдыхали, наблюдали за поездами, гуляли по перрону, обедали в буфете [3].

3.

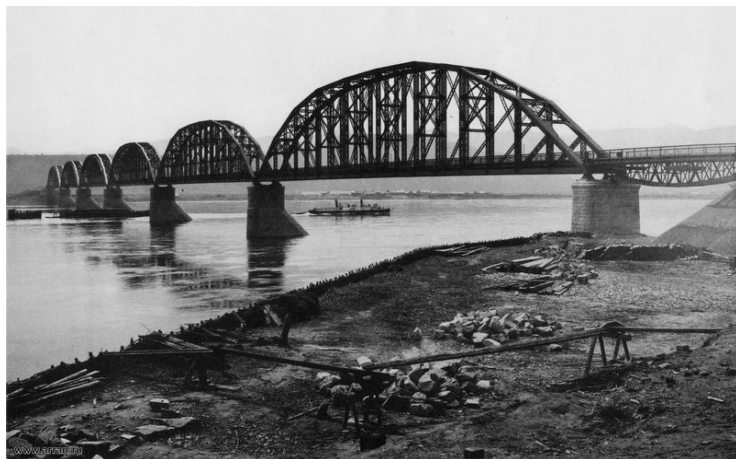


Рис.3. Фотография Красноярский железнодорожный мост



4.

Рис.4. Фотография арки Красноярского железнодорожного моста

К середине века пассажирооборот возрос, и возникла необходимость в новом здании вокзала. В 1961 году был построен новый железнодорожный вокзал. Здание было выполнено из кирпича в больших объемах, чем первый вокзал. Фасад оформлен в стиле неоклассицизма в темно-красных тонах, с пилястрами и рустом (рис. 5). Со стороны перрона возвышалась мемориальная плита с бронзовым барельефом Ленина и надписью: «Владимир Ильич Ленин, высланный царским правительством в сибирскую

ссылку, прибыл на станцию Красноярск 4 марта 1897 года». Со временем к вокзалу был выстроен пешеходный тоннель [3].

5.



Рис.5. Фотография Красноярский железнодорожный вокзал 1961 года

6.



Рис.6. Фотография Красноярский железнодорожный вокзал 2004 года

В 2003 году производилась реконструкция здания вокзала. В ходе реконструкции было принято решение о замене памятника архитектуры новым объектом, в связи с невозможностью сохранения старого вокзала. Новый вокзал был построен по проекту архитектора Андрея Борисовича Касаткина. Архитектор постарался сохранить стилистику утраченного объекта. Современное здание красноярского вокзала облицовано элементами из натурального камня и решено в охристо-зеленой цветовой гамме (рис. 6). Станция располагает шестью путями. Все перроны вокзального комплекса имеют навесы. Новый вокзальный комплекс был открыт в 2004 году — к 70-летию с момента образования Красноярского края. Также была реконструирована привокзальная площадь. Ее размер увеличился на полторы тысячи метров. В центре площади установлена стела с фигурой льва, окруженная фонтанами. Лев с серпом и лопатой – геральдический символ Красноярска. На сегодняшний день считается, что привокзальная площадь Красноярска единственная в стране, украшена геральдическим символом [3].

В процессе исследования нами были рассмотрены история строительства и реконструкции железнодорожного вокзала, а также возведение железнодорожного моста Красноярска. К сожалению, приходится констатировать, что уникальный памятник инженерной строительной техники и памятник архитектуры не были сохранены для потомков.

### ***Библиография***

1. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899-1999 / Сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. – Красноярск: Кн. изд-во, 1998. –464 с.
2. <http://www.krasplace.ru/most-cherez-enisej>
3. <http://www.krasplace.ru/zheleznodorozhnyj-vokzal>