

АРХИТЕКТУРА И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

УДК 72.03

*ЗАХАРЧЕНКО ЕЛИЗАВЕТА КОНСТАНТИНОВНА, аспирант,
zakharchenko_e.k@mail.ru
ЦАРЁВ ВЛАДИМИР ИННОКЕНТЬЕВИЧ, докт. архит. наук, профессор,
vits_2004@mail.ru
Сибирский федеральный университет,
660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 82*

НАБЕРЕЖНАЯ СИБИРСКОГО ГОРОДА: ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ (НА ПРИМЕРЕ Г. КРАСНОЯРСКА)

Рассмотрены исторические предпосылки и этапы формирования набережной Енисея в г. Красноярске в XVII – начале XXI века. Показаны градостроительные замыслы и практические мероприятия формирования береговой полосы в разные периоды эволюции сибирского города. Проведен анализ историко-культурной ценности участков и объектов, находящихся в настоящее время на территории набережной. Определена целесообразность, и предложены принципы их сохранения и включения в жизнедеятельность современного города. Представлены результаты анализа исторических графических и текстовых документов, натурного обследования набережной в г. Красноярске.

Ключевые слова: Енисей; набережная; проект; генеральный план; объекты культурного наследия; историко-культурная ценность; концепция реновации.

*ELIZAVETA K. ZAKHARCHENKO, Research Assistant,
zakharchenko_e.k@mail.ru
VLADIMIR I. TSAREV, DSc, Professor,
vits_2004@mail.ru
Siberian Federal University
79, Svobodnyi Ave., 660041, Krasnoyarsk, Russia*

EMBANKMENT OF SIBERIAN CITY: STAGES OF FORMATION (KRASNOYARSK CASE STUDY)

The article considers historical background and stages of the Yenisei embankment formation in the Krasnoyarsk Region in 17th and early of 21st centuries. The town-planning conception and practical activities are described for creation of the shoreline in different formation periods of the Siberian city. Analyzed are the historical and cultural valuables of sites and objects currently located on the embankment territory. The expediency and principles of saving historical and cultural valuables are determined as well as their use in the modern city life. The

analysis is given to historical, graphic and text documents and field examination of the Krasnoyarsk embankment.

Keywords: the Yenisei; embankment; project; general layout; cultural heritage; objects of cultural heritage; renovation concept.

Общая особенность формирования исторически сложившихся городов Сибири заключается в размещении их на берегах крупных рек, которые оказывали значительное влияние на градостроительные преобразования с первых столетий возникновения русских поселений до настоящего времени. Однако процессы архитектурно-планировочных изменений береговой полосы в эволюции сибирского города изучены недостаточно подробно. Не является исключением г. Красноярск, в котором накануне 390-летнего юбилея (2018 г.) намечена новая реконструкция главной набережной р. Енисей. В этой связи представляются весьма актуальными вопросы, связанные с выявлением этапов преобразования прибрежной части города и особенностей включения реки в его архитектурно-планировочную структуру в разные исторические периоды, что позволит принять более обоснованные решения для предстоящей реконструкции.

XVII–XVIII вв. В 1628 г. отряд енисейских служилых людей под руководством воеводы А.А. Дубенского осуществил «острожное ставление» новой русской крепости, получившей название Красный Яр. Площадка, выбранная для возведения укреплений, находилась на высоком остроконечном мысу (Стрелке), образовавшемся у впадения р. Качи в Енисей, что идеально соответствовало традиционным требованиям к расположению военных крепостей XVII в. Протяженный мыс, длина которого составляла около четырех километров, располагался на левом берегу большой енисейской излучины, природный изгиб которой придавал его сужающемуся контуру ориентацию почти строго с запада на восток. Острие Стрелки символично указывало направление будущих продвижений русских землепроходцев. Выразительный контраст крупномасштабных природно-ландшафтных форм, окружавших сравнительно небольшую деревянную крепость, а впоследствии город, создавал одну из самых впечатляющих по живописности панорам среди всех первых русских поселений Сибири.

В конце XVII в. Красноярский острог получил статус города, в котором конфигурация планировочного пятна во многом повторяла природные очертания мыса. Например, подобно руслам Енисея и Качи, соединявшимся на Стрелке, в планировочной структуре города выделялись две большие проезжие улицы, которые начинались от площади у главной Спасской башни и, расходясь, пролегали вдоль своих природных осей. Одна из них вела вверх по Енисею до Покровской башни, а другая (Качинская улица), следуя за плавными изгибами мыса, выходила к Алексеевской башне. Между двумя главными улицами ажурной паутинкой протянулись «поперешные» улицы. На рубеже XVII–XVIII вв. с южной стороны от малой крепости, на нижней террасе, прилегавшей к Енисею, появились участки обывательского строения (в районе современного расположения Музейного центра на Стрелке). Дальнейшее продвижение городской застройки вдоль енисейского берега затруднялось особенностью его почвы, на которой строения постоянно заносились

песком. В 1759–1773 гг. было возведено первое в городе каменное здание – соборная церковь во имя Воскресения Иисуса Христа, которая белоснежным «кораблем» встала на самой остроконечности енисейского мыса, создав главную доминанту береговой панорамы Красноярска.

После опустошительного пожара, произошедшего 25 июня 1773 г., в Красноярске осталось около трех десятков домов. Правительством были предприняты меры к восстановлению города, выполнявшего функции транспортного узла на пересечении Сибирским трактом р. Енисей. По распоряжению сибирского губернатора Д.И. Чичерина из Тобольска в послепожарный Красноярск прибыл геодезии сержант Петр Моисеев, которому поручалось провести проектные и планировочные работы по новым принципам регулярного градостроительства. Он не прогнозировал больших перспектив в формировании Красноярска, отводя ему роль маленького провинциального городка. Это отразилось в выборе для планировки города самой простой прямоугольной системы с её подчеркнутой геометричностью, наиболее подходящей для компактных форм. Прямоугольная планировочная система решалась в проектом плане Красноярска на основе выделения главной композиционно-планировочной оси – центральной улицы, – вокруг которой группируются «плацы для обывательского строения». Несмотря на то что городская территория находилась у красивейшей сибирской реки, Петр Моисеев не дал никакого планировочного решения прибрежной полосы, что было вызвано, вероятно, упоминавшимся свойством песчаной почвы берега Енисея, затруднявшим строительство.

1810–1820-е гг. На рубеже XVIII–XIX вв. в уездном городе Красноярске прямоугольная система планировки сетью улиц и кварталов охватила почти всю остроконечную часть мыса, постепенно продвигаясь в западном направлении, что наглядно показано на плане города, «начертанном» в 1810 г. [1]. Вдоль берега Енисея кварталы жилой застройки протянулись от Стрелки до поперечной улицы, которая в современном городе носит имя русского художника В.И. Сурикова. На рассматриваемом плане в прибрежной полосе обозначены строения питейного дома, кузницы и «соляных магазейнов», за которыми к западу указана надпись – «пещаная грива», продолжавшая затруднять выход городской застройки к берегу Енисея (рис. 1).

К 1810-м гг. относится одно из первых живописных изображений Красноярска, выполненное художником-пейзажистом А.Е. Мартыновым (1768–1826), на котором запечатлены речная панорама города и окружавший его природный ландшафт, открывавшиеся с противоположного берега Енисея. Художник обращает внимание зрителя на грандиозность пространства, включавшего множество различных видов, которые составляли общую картину далёкого сибирского города (рис. 2).

В 1822 г. Красноярск стал административным центром Енисейской губернии, а в 1828 г. проектный план нового губернского города был Высочайше подтвержден (утвержден Николаем I). Авторами этого плана Красноярска можно назвать двух зодчих – первого губернского архитектора П.Ф. Воцкого и петербургского архитектора В.И. Гесте, которые, взаимно дополняя друг друга, определили принципы градостроительного развития центра Енисейской губернии на последующие годы.



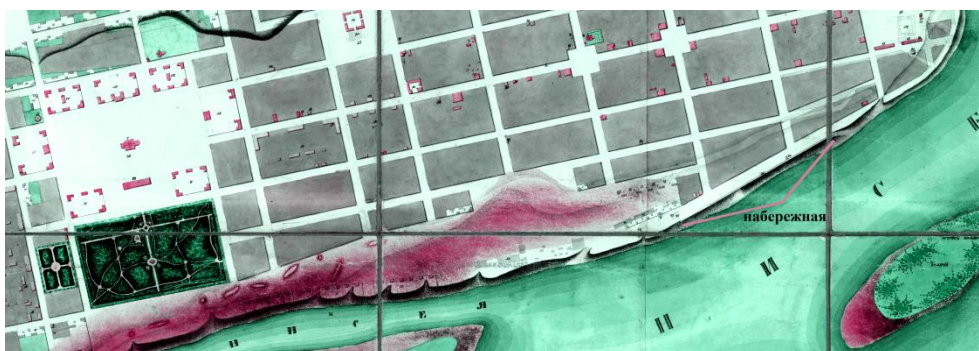
Рис. 1. План уездного города Красноярска. 1810 г. (РГВИА)



Рис. 2. Вид Красноярска и реки Енисей. Художник А.Е. Мартынов. 1810-е гг.

Архитектор В.И. Гесте при обосновании проектных решений сообщал красноярским властям о том, что «строение по берегу пролива реки Енисей приведено, сколько возможно в правильность, с назначением по берегу магазинов, анбаров и заводов; публичный сад, назначенный в середине к проливу, сохранен и сделан в правильном виде; за оным Соборная площадь с присутственными местами, гостиным двором и домами для начальников и прочего»

На чертеже этого плана впервые получила графическое отражение набережная, изображенная в виде подпорной стены, устроенной на небольшом участке в старой части города вдоль берега Енисея, а также указанная в изъяснении плана среди существовавших общественных деревянных строений. На всем протяжении набережной, как изображено на плане, находилась единственная отдельно стоявшая постройка – питейный дом (рис. 3).



От западной оконечности набережной до городского сада на плане показан пустынный берег с песчаными холмами, на котором отмечены места раз-

мещения немногочисленных кузниц, хлебных и соляных магазинов. Планировка городского сада, размеры которого в середине девятнадцатого века составляли примерно 420×260 м, имела центральную аллею, проложенную с севера на юг от Соборной площади до берега Енисея. На ней находились две площадки. Первая – в форме круга – была устроена недалеко от главного входа. Она пересекалась второй аллеей, пролежавшей в широтном направлении. В центре площадки находилась, вероятно, цветочная клумба. К юго-западу от неё, судя по плану, в окружении деревьев стояло достаточно крупное сооружение (вероятно, здание Благородного собрания). Вторая площадка, имевшая эллипсовидную форму, размещалась в центральной части сада. На ней находилась, вероятно, веранда для танцев. По территории сада были проложены криволинейные тропинки, на пересечениях которых имелось несколько небольших круглых площадок с цветочными клумбами. В одном из описаний Красноярска XIX в. отмечалось, что стараниями губернатора «сад был отлично распланирован, по главной и некоторым боковым аллеям были разбиты цветочные клумбы, выстроено было летнее помещение для благородного собрания, дачный домик для губернатора, красивая крытая веранда для танцев, помещение для игры в кегли и роскошная, в строго китайском стиле беседка, с разноцветными расписными стеклами, причудливым китайским фонарем, стеклянными разноцветными колокольчиками на крыше и флюгером в виде дракона» [5].

Новые преобразования береговой полосы были зафиксированы на плане губернского города Красноярска, снятом инструментально в 1875 г. [6]. На нем показана дорога, проложенная по песчаной «гриве» берега Енисея, соединившая набережную и городской сад. Вдоль неё обозначены застроенные участки, среди которых отдельно выделены и отмечены в изъяснении плана территории общественных бань и пивоваренного завода. Напротив городского сада со стороны Енисея на плане показан большой участок, обозначенный в изъяснении как тир, который использовался, вероятно, под стрельбище военными губернского батальона, занимавшего своими постройками целый квартал на западной окраине города (рис. 4).



Рис. 4. План губернского города Красноярска, снятый инструментально в 1875 г. Фрагмент (РГВИА)

Рубеж XIX–XX вв. В начале 1890-х гг. участок тира был уступлен под сад Общества попечительства народному образованию для организации на нем игр и физических занятий детей горожан. Здесь по инициативе первого директора учительской семинарии, активного пропагандиста физической культуры И.Т. Савенкова был выстроен гимнастический городок. План Красноярска, составленный М.Н. Хрущовым в 1894 г. [7], показывает, что к концу XIX в. по южной границе городского сада пролегла Садовая улица (ныне ул. Богграда), отделившая его застроенными прибрежными участками от Енисея. Она прошла по самым неудобным участкам песчаной «гривы», что способствовало выходу новых кварталов города к реке. Вдоль ранее устроенной подпорной стены набережной, как показано на плане, появились пристани для парома-плашкоута и паромов красноярских купцов Гадалова и Сибирякова (рис. 5).



Рис. 5. План Красноярска 1894 г. Составил М.Н. Хрущов. Фрагмент (ГАКК)

В 1896 г. участок земли на берегу Енисея, занятый садом Общества попечительства народному образованию, Красноярская дума отдала под строительство комплекса зданий духовной семинарии, которое осуществлялось в 1900–1903 гг. (в настоящее время военный госпиталь).

На рубеже XIX–XX вв. прибрежная полоса Красноярска активно насыщалась новыми общественными функциями. В мае 1896 г. городская управа выдала мещанину Л.Г. Марксону удостоверение, в котором указывалось, что «со стороны управы не встречается препятствий к устройству Марксоном на арендованном им у города месте земли, на берегу реки Енисея, между паромом-самолетом и паромоходною пристанью Гадалова, в лете сего 1896 г., публичных купален» [8]. Губернское строительное отделение утвердило представленный Л.Г. Марксоном «проект на постройку мужской и женской купален на месте, находящемся во 2 полицейской части, против Покровского переулочка на р. Енисее» [8, л. 1] и разрешило произвести эту постройку (рис. 6).

О преобразованиях прибрежной полосы в первые годы XX в. наглядное представление даёт план губернского города Красноярска Енисейской губернии, составленный и дополненный в 1906 г. [9] (рис. 7). На чертеже видно, что вдоль существовавшей набережной пролегла улица, получившая название Бе-

реговая, которая у восточной границы городского сада соединялась с Садовой улицей. В районе набережной, в квартале между Дубенским и Покровским переулками (ныне улицы Парижской коммуны и Сурикова), появились строения городского и полицейского управлений, а на самом берегу Енисея по-прежнему размещались пристани плашкоута и Средне-Сибирского пароходства. Участок берега между Гимназическим и Почтовым переулками (ныне улицы Вейнбаума и Перенсона) всё ещё оставался незастроенным, вероятно, из-за песчаной почвы, а на плане здесь обозначен склад дров. Городской сад от реки отделили участки духовной семинарии и новой жилой застройки. На юго-западной окраине города, около полосы отчуждения Сибирской железной дороги, построенной на рубеже столетий, вдоль берега Енисея находились военный лагерь, лесопильный и пивной заводы. В береговую панораму Красноярска объектом новой промышленной эпохи вошел железнодорожный мост, ставший для горожан символом наступившего XX в.

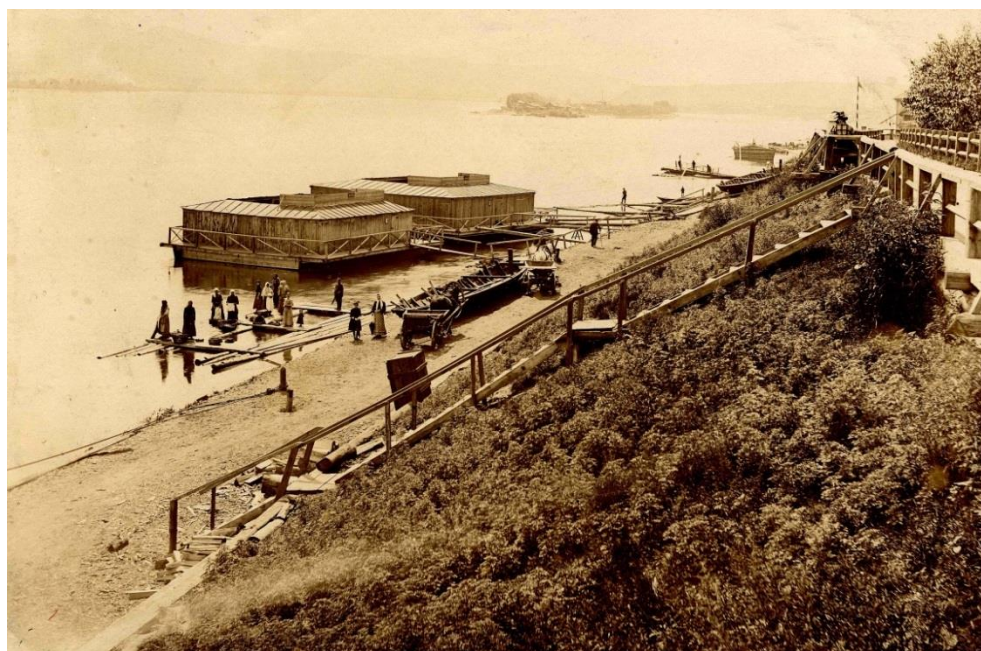


Рис. 6. Городские купальни на берегу Енисея. Фотография 1900-х гг. (Красноярский краевой краеведческий музей)

В марте 1910 г. в Красноярскую городскую управу поступило прошение Я.В. Пальма об уступке ему в аренду «сквера на берегу реки Енисей (что против городской управы) для устройства там павильона для музыки и буфета (балагана со столиками)» [10]. Плату за вход предлагалось не брать. Музыка намечалась 2–3 раза в неделю с 6 до 12 ч ночи. Условия аренды проситель предлагал следующие: «По окончании арендного срока (три года) все постройки, на которые теперь придется израсходовать около 1000 рублей, поступают в пользу города. Считаю не лишним присовокупить, что управа, сдав в аренду вышеупо-

мянутый сквер, дает возможность: обывателям города провести приятные часы на берегу реки, слушая несколько раз в неделю музыку; видеть впредь управе в этом своего рода доходную статью; иметь в своем распоряжении павильон для музыки, балаган-буфет и столики» [Там же]. Я.В. Пальма писал в прошении: «Я глубоко верю, что предполагаемые мною гуляния будут всегда летом привлекать много публики, желающей отдохнуть от городской пыли, и тем предоставится возможность городу извлекать для себя пользу, получая в будущем арендную плату в большем размере» [Там же].

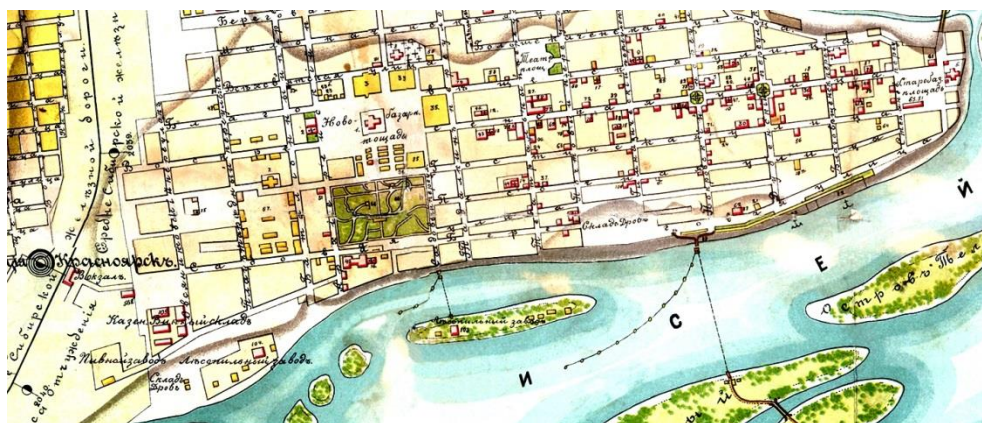


Рис. 7. План губернского города Красноярска Енисейской губернии, составленный и дополненный в 1906 г. Фрагмент (Красноярский краевой краеведческий музей)

Ещё одним реализованным в начале нового столетия замыслом городских властей являлось устройство каменной набережной вдоль Енисея. В 1911 г. было решено начать работы «в первую очередь против пароходных пристаней» [11]. В связи с этим в городской думе возникла мысль – «на той площади, у пристани, которая образуется вследствие устройства сплошной каменной стены, построить каменные пакгаузы, которые явятся доходной статьей» [11]. Проектные чертежи «набережной с кладовыми под ней» составили красноярские архитекторы Л.А. Чернышев и С.Г. Дриженко (рис. 8, 9).

Строительные работы продолжались до сентября 1913 г., когда комиссия городской управы осмотрела «на пароходной пристани оконченные постройкой девять каменных кладовых с особой лестницей, сделанной из гранитного камня, которые признала выстроенными вполне удовлетворительно» [11]. Над каменными пакгаузами, еще за год до их завершения, между Степановским и Покровским переулками был устроен прибрежный бульвар. Его открытие, состоявшееся 26 августа 1912 г., было ознаменовано увековечением памяти Отечественной войны 1812 г.: постановлением городской думы бульвару присваивалось имя императора Александра I [12] (рис. 10).

В 1911 г. на территории прибрежного участка, находившегося у юго-восточной границы городского сада, началось строительство водопроводно-электрической станции, которое осуществлялось под руководством инженера-электрика Б.Ю. Гецена, подготовившего её проект. В марте 1912 г. состоялось

освящение построенного здания и торжественное открытие станции, функционирование которой было связано с островом Посадным, располагавшимся через протоку Енисея, где находились строения водозабора (рис. 11).



Рис. 8. Проект каменных кладовых под набережной р. Енисей. Архитектор-художник Л.А. Чернышёв. 1911 г. (ГАКК)

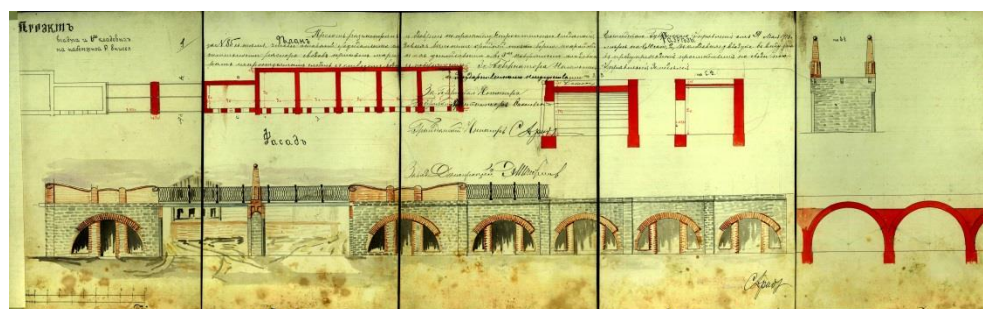


Рис. 9. Проект виадука и 6 кладовых на набережной Енисея. Составил гражданский инженер С.Г. Дриженко. 1913 г. (ГАКК)



Рис. 10. Красноярск. Набережная Енисея с кладовыми. Фотография 1910-х гг. (Красноярский краевой краеведческий музей)



Рис. 11. Красноярск. Водопроводно-электрическая станция. Фотография 1910-х гг. (Красноярский краевой краеведческий музей)

В начале 1910-х гг. было принято решение о возведении здания краеведческого музея, который должен был стать, по мнению городских властей, центральным культурно-просветительским учреждением Красноярска. По проекту, составленному архитектором-художником Л.А. Чернышевым, предполагалось построить трехэтажное здание в египетском стиле. Место для строительства музея городская дума отвела на берегу Енисея, на углу Береговой улицы и Гимназического переулка (ныне улицы Дубровинского и Вейнбаума). При выборе этого места городские власти руководствовались «теми соображениями, что здание на углу будет более выделяться со стороны Енисея и линии железной дороги» [13]. Закладка здания музея состоялась зимой 1913/1914 г. К осени 1914 г. постройка была закончена вчерне, то есть «выведены стены, вложены балки и установлены стропила» [14]. Первая мировая война, начавшаяся в июле, остановила строительство здания музея, завершить которое удалось в 1929 г. (рис. 12).



Рис. 12. Красноярск. Здание музея. Фотография 1930-х гг. (Красноярский краевой краеведческий музей)

1917–1930-е гг. Одним из первых мероприятий, осуществленных советской властью в Красноярске, явилась подготовка в 1917 г. воззвания к горожанам сохранить городской сад «как учреждение, служащее для бедноты средством иметь возможность пользоваться бесплатно свежим воздухом» [15]. Состояние прибрежной полосы в первые послереволюционные годы зафиксировано на плане г. Красноярска и его окрестностей, составленном в 1924 г. [16]. Прежде всего, на плане обращают на себя внимание новые названия улиц, переименование которых в революционном духе было осуществлено в 1921 г. Береговая улица, вдоль которой были устроены набережная и бульвар, а также бывшая Садовая улица получили названия в честь героев новой революционной эпохи – Дубровинского и Бограда. Пароходные пристани и паром-самолет сохраняли, как и прежде, свои местоположения на берегу Енисея. На месте ранее пустовавшего прибрежного квартала (между переулками Вейнбаума и Перенсона) на плане обозначен памятник Всевобуду. Другие перемены береговую часть города ещё не затронули (рис. 13).

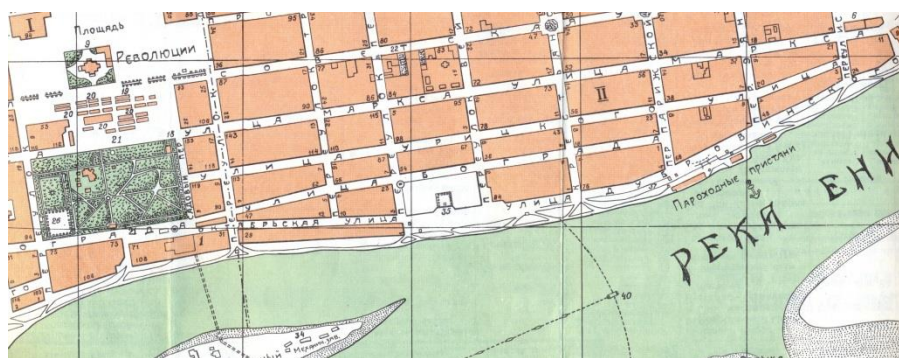


Рис. 13. План г. Красноярска и его окрестностей. Составлен по новейшим данным к началу 1924 г. Фрагмент

В начале 1930-х гг. особой межведомственной комиссией была разработана гипотеза промышленного развития Красноярска как крупного промышленного центра Сибири, которая стала основой дальнейших градостроительных преобразований [17]. В Восточносибирском филиале Государственного института по проектированию городов (Гипрогор) начались работы (в 1931 г.) по составлению проектного плана Большого Красноярска, которые были продолжены (с 1934 г.) в тресте Наркомата тяжелой промышленности – Горстройпроекте [18]. В 1938 г. группа, руководимая архитектором А.М. Мостковым, выполнила проект детальной планировки центральной части существовавшего города, получивший название «Первая очередь реконструкции центрального района левобережного Красноярска» [19]. В проекте архитекторам требовалось вписать принципы социалистического квартала в систему сложившейся городской застройки. Наиболее наглядное отражение они получили в иллюстрациях, выполненных к проекту. Например, графический перспективный вид предмостной части левобережья Красноярска отражает проектную идею глобального преобразования сложившегося города, в которой

главными средствами являются инженерно-технические, такие как, например, первый автомобильный мост через р. Енисей. На рисунке художественно выявлена пространственная перспектива города, подробно прорисован передний план с общественными зданиями, в том числе с городским музеем и раскинувшимися скверами. В планировочном отношении явно выделяются пешеходные пути и раскрытие города на набережную р. Енисей (рис. 14).

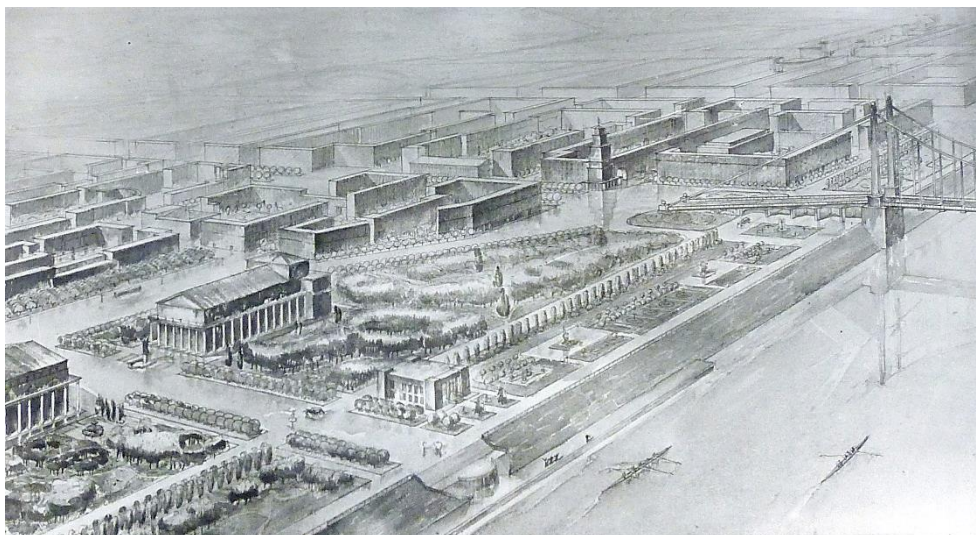


Рис. 14. Красноярск. Вид на набережную и будущий мост у Крестьянской улицы. 1938 г. Горстройпроект (ГАКК)

В пояснительной записке было дано обоснование эскизного проекта реконструкции набережной р. Енисей у старого города. Вся береговая полоса, простиравшаяся от восточной оконечности города до полосы отчуждения железной дороги на западе, общим протяжением около 4 км и шириной от 80 до 120 м отводилась в проекте под организацию общегородского бульвара-набережной. Для реализации проектной идеи намечался снос деревянной жилой застройки, занимавшей значительную часть прибрежной территории. Каменная застройка в кварталах прибрежной полосы состояла преимущественно из зданий культурно-бытового обслуживания общегородского и районного значения (школы, техникумы, поликлиники, музей), которую решено было оставить, так же как и немногочисленные каменные жилые дома, предполагавшиеся для использования под обслуживающие учреждения. Из новых объектов, намечавшихся к размещению в полосе набережной, выделялись такие, как Дом пионеров, корпус Педагогического института, здания центральной библиотеки и театра, речной вокзал. Общий принцип формирования застройки набережной заключался в создании единого ансамбля. Например, в размещении зданий библиотеки и театра он достигался постановкой объемов на одной оси и на выигрышных высотных отметках. Важными связующими элементами ансамбля выступают зеленые насаждения, объединенные в парковую композицию (рис. 15).

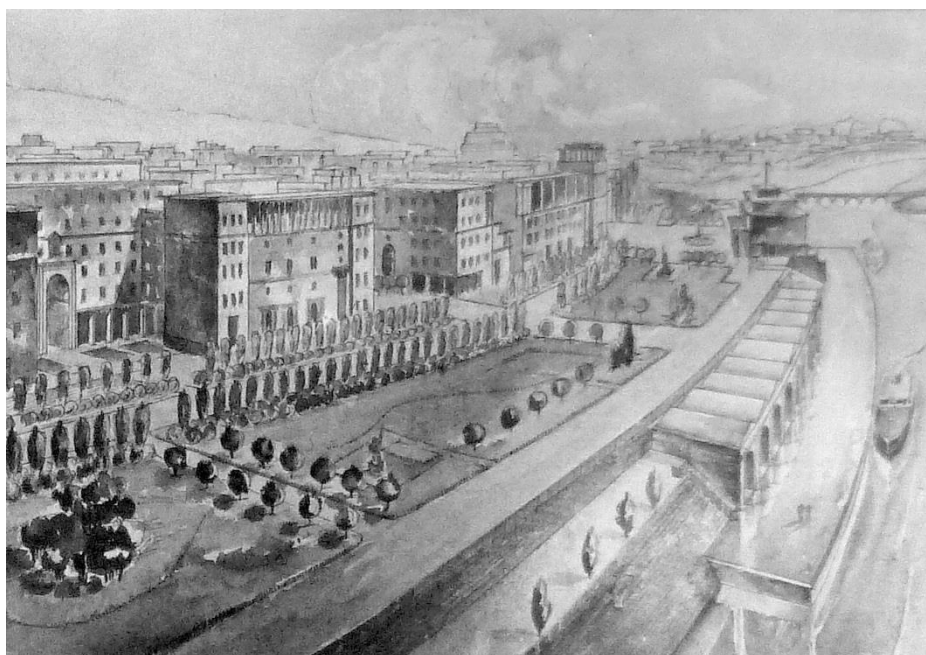


Рис. 15. Красноярск. Вид с нового моста на набережную и речной вокзал. 1938 г. Горстройпроект (ГАКК)

Проектные идеи реконструкции Красноярска, разработанные в 1930-х гг., оказали значительное влияние на дальнейшее формирование города в XX в. Их реализация нашла отражение в послевоенных преобразованиях городских площадей, а также в реконструкции застройки центральных улиц и набережной.

1945–1950-е гг. За годы Великой Отечественной войны в Красноярск было эвакуировано из западных районов страны около двадцати промышленных предприятий, одно из них стало базой создания Красноярского завода комбайнов, который разместили в прибрежной полосе к юго-западу от сложившегося города. В августе 1945 г. народным комиссаром коммунального хозяйства РСФСР был утвержден проект автомобильного моста через Енисей, но реализация его была осуществлена только через полтора десятилетия. Довоенные замыслы архитекторов, связанные с формированием речной панорамы города, присутствовали в первых проектах мирного времени. Например, в конце 1948 г. красноярский архитектор А.Ф. Лыткин разработал проект здания водной станции (военно-морского клуба) ДОСФЛОТ, которое предполагалось разместить на пересечении улиц Вейнбаума и Дубровинского, вдоль вновь организованного прибрежного бульвара [20] (рис. 16).

В 1949 г. Министерство речного флота СССР выдало разрешение на строительство речного вокзала в Красноярске, а краевая архитектурная комиссия утвердила проект здания, авторами которого являлась группа красноярских архитекторов под руководством А.Н. Голубева. Согласно газетным сообщениям тех лет, речной вокзал должен был представлять собой «трехэтажное каменное здание со сплошной колоннадой и открытыми верандами,

расположенное на берегу Енисея; над крышей центральной части будет устроена башня в виде маяка со шпилем, увенчанном пятиконечной звездой; издали вокзал будет напоминать мощный океанский пароход» [21]. В 1952 г. состоялось торжественное открытие нового речного вокзала, органично вписавшегося в береговую панораму Красноярска, а в 1958 г. модель здания получила серебряную медаль на Всемирной выставке в Брюсселе (рис. 17).

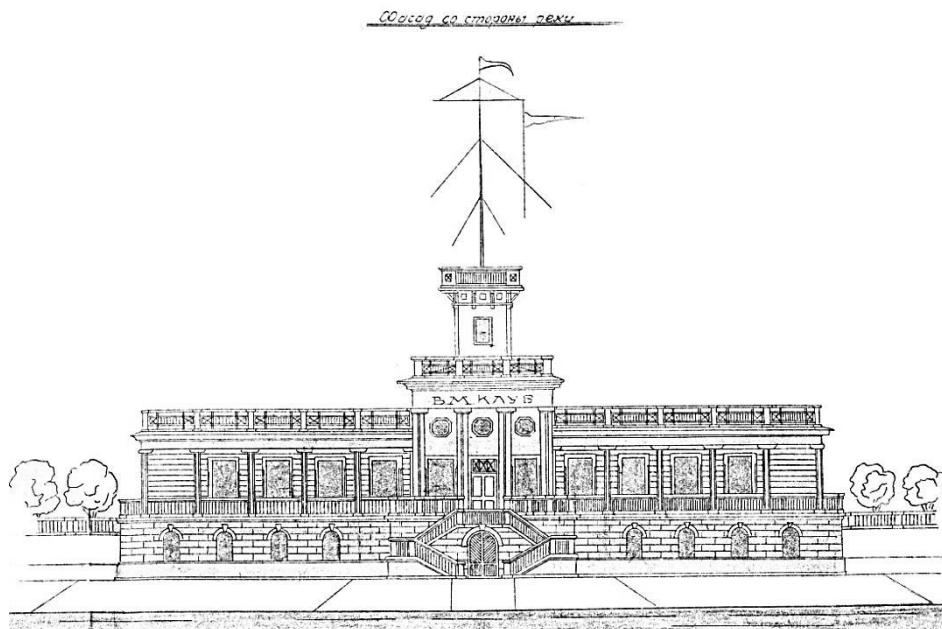


Рис. 16. Проект водной станции (военно-морской клуб) ДОСФЛОТ. Фасад со стороны реки. Архитектор А.Ф. Лыткин. 1948 г. (ГАКК)



Рис. 17. Красноярск. Речной вокзал. Открытка. 1972 г.

Послевоенные проектные работы над генеральным планом Красноярска получили завершение утверждением его горисполкомом в 1950 г. и Советом Министров РСФСР в мае 1951 г. Генплан был выполнен в Ленинградском отделении института Гипрогор под руководством архитектора Ю.М. Киловатова. В своей основе он имел проектные разработки 1930-х гг., дополненные изменениями планировочной ситуации, накопившимися за период войны. Архитекторы обратили внимание на необходимость расширения городского парка в связи с ростом населения Красноярска. Сложившаяся система улиц, ценность окружающей застройки, а также наличие реки в непосредственной близости продиктовали целесообразность дальнейшего развития парка в южном направлении – к Енисею. По замыслу архитекторов из центра верхней береговой полосы парка предполагалось построить широкую каменную лестницу к водной и лодочной станциям. По обе стороны от лестницы намечалось строительство трибун для зрителей, которые имели бы возможность наблюдать за соревнованиями по гребле, плаванию, прыжкам с вышки и другим видам водного спорта. Береговые границы города от парка планировалось очертить широкой лентой бульвара [22]. В 1956–1961 гг. был возведен первый автомобильный (коммунальный) мост через Енисей. Он прошел через остров Отдыха и вышел в створ улицы Вейнбаума. На береговой оконечности этой улицы, где в недавнем прошлом был наиболее сложный для городской застройки участок енисейского берега, стала формироваться предмостная площадь (рис. 18).



Рис. 18. Проект застройки предмостной площади левого берега Енисея. 1956 г. (Красноярский краевой краеведческий музей)

1960–1980-е гг. Очередной этап преобразований набережной и центрального парка Красноярска был связан с разработкой нового генерального плана города (Ленгипрогор, 1960 г.). Исследователи архитектуры города указывали в те годы на то, что «особого внимания заслуживает опыт использования озеленения в организации общегородского центра, раскрываемого в сторону главной

водной артерии города – Енисея; этот принцип, заложенный ещё в прошлом, по генеральному плану и проекту детальной планировки центральной части должен получить дальнейшее развитие» [23]. Проектом реконструкции предусматривался вынос зоны шумного отдыха за пределы основной части парка, в сторону Енисея. Парадный, открытый характер придавался лишь главной аллее парка, которая должна раскрыть перспективу от площади Революции и здания Дома советов к реке, что требовало сноса застройки на прибрежной территории. При дальнейшей реконструкции парка предлагалось учесть необходимость всемерной изоляции его от транспортных направлений с устройством свободной и безопасной связи с прибрежной зоной отдыха и пляжем. Другим, не менее важным условием организации Центрального парка культуры и отдыха Красноярска являлся вынос аттракционов и спорта за пределы существовавшей территории с использованием для этого островов Отдыха и Татышев.

В середине 1960-х гг. были проведены работы по благоустройству набережной р. Енисей, на участке от речного вокзала до ул. Дзержинского. В 1972 г. начались практические мероприятия по реконструкции центрального парка, в результате которых он снова получил выход на берег Енисея. Однако очередные планировочные преобразования привели к значительному сокращению зеленых насаждений. Осталась нереализованной проектная идея создания системы озеленения, охватывающей весь полуостров центральной части города, которая должна была связать ее планировку и застройку с естественным ландшафтом. В общегородскую парковую зону всё ещё не были включены территории прилегающих к набережной енисейских островов.

В 1980-х гг. Красноярск по замыслу зодчих впервые в своей градостроительной истории должен был получить наиболее активную взаимосвязь с акваторией Енисея, что определило значительную масштабность архитектурных ансамблей, создававшихся в береговой части исторического города – предместной площади и Стрелки (рис. 19).



Рис. 19. Красноярск. Набережная Енисея. Открытка. 1987 г.

2000-е гг. В начале XXI в. вновь зазвучали предложения о создании единой системы озеленения города с включением островов и новых набережных Енисея, лесопарков и пригородных лесных массивов. Одним из примеров организации нового рекреационного пространства является предложение, представленное в дипломном проекте студентки Института архитектуры и дизайна Сибирского федерального университета Е.Е. Каракуловой, выполненном на тему «Реновация острова Посадный в городе Красноярске» (2016 г.). Будущее острова Посадный, который расположен вдоль городской набережной, напротив центрального парка, видится автору проекта в его преобразовании в музейно-парковый комплекс. При этом одним из условий реализации проекта является сохранение существующей флоры и фауны в естественно сложившейся природной среде острова. Главная идея проектного предложения заключается в создании на острове Посадном трех зон активности: музейного комплекса, круглогодичного пляжа и участка аттракционов, переносимых из центрального парка. Средствами реализации этого замысла должно стать развитие пешеходной инфраструктуры в виде моста, соединяющего город с островом, внедрение прогулочных средств речного транспорта. Уделено внимание размещению объектов обслуживания населения (кафе, рестораны, галерейные выставки) и мест спокойного отдыха. По замыслу представителя молодого поколения архитекторов-градостроителей остров Посадный необходимо включить в ландшафтно-композиционную структуру города, что позволит значительно обогатить историко-культурную среду Красноярска (рис. 20).



Рис. 20. «Реновация острова Посадный в городе Красноярске». Дипломный проект. Студентка Е.Е. Каракулова. Руководители: проф. В.И. Царёв, ст. преподаватель К.Г. Латышева. ИАиД СФУ. 2016 г.

Преобразования прибрежных территорий крупных и малых рек в большинстве сибирских городов осуществлялись одновременно с формированием городского пространства. Первые этапы этих преобразований, охватывающие XVII–XVIII вв., характеризовались естественным вписыванием городского пятна в береговые очертания рек. На последующих этапах, связанных с внедрением в сибирских городах XIX в. принципов регулярной планировки и застройки, возникли функциональные и эстетические предпосылки преобразования береговых территорий, главная из которых – создание набережных. На протяжении XX в. принципы формирования локальных набережных в сибирских городах переросли в предложения по созданию единой системы озеленения с включением в неё речных островов, лесопарков и пригородных лесных массивов. Рассмотренные особенности исторических этапов формирования набережной на

примере Красноярска свидетельствуют о необходимости использования в новой концепции её развития принципа преемственности, основанного на изучении и применении в современных условиях прежних проектных идей (взаимосвязь с речной акваторией и природными ландшафтами).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *План уездного города Красноярска*. 1810 г. // РГВИА. – Ф. 349. – Оп. 39. – Д. 721.
2. *По отношению Иркутского и Енисейского генерал-губернатора* об утверждении вновь составленного плана городу Красноярску // РГИА. – Ф. 1286. – Оп. 3. – Д. 312. – 1824–1829 гг. – Л. 2 об.
3. *Степанов, А.П.* Енисейская губерния / А.П. Степанов. – СПб., 1835. – Ч. 1. – С. 176.
4. *Царёв, В.И.* Красноярск: история и развитие градостроительства / В.И. Царёв, В.И. Крушлинский. – Красноярск : Кларетианум, 2001. – 252 с.
5. «Великий путь». Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги. – Красноярск : Издание М.Б. Аксельрод и К°, 1899. – Вып. 1. – С. 111.
6. *План губернского города Красноярска*, снятый инструментально в 1875 году // РГВИА. – Ф. 386. – Оп. 1. – Д. 1844.
7. *План главного города Енисейской губернии Красноярска*, составленный в 1894 г. М.Н. Хрущовым // ГАКК. – Ф. 161. – Оп. 2. – Д. 1954. – Л. 4.
8. *Прошение мещанина Марксона Лейбы* об утверждении проекта на постройку купален и удостоверение на право постройки купален // ГАКК. – Ф. 595. – Оп. 59. – Д. 120. – 1896. – Л. 2.
9. *План губернского города Красноярска Енисейской губернии*, составленный и дополненный в 1906 году // КККМ.
10. *Об устройстве садов и скверов в городе*. 1908–1914 // ГАКК. – Ф. 161. – Оп. 1. – Д. 670. – Л. 43.
11. *О строительстве набережной реки Енисей*. 1908–1914 // ГАКК. – Ф. 161. – Оп. 1. – Д. 153. – Л. 80.
12. *Красноярский вестник*. – 1912. – 28 августа. – № 22.
13. *Енисейская мысль*. – 1913. – 10 февраля. – № 73–34.
14. *Материалы Музея географического общества Красноярска*. 1899–1917 // ГАКК. – Ф. 161. – Оп. 1. – Д. 86.
15. *Бердников, Л.П.* Вся красноярская власть: Очерки истории местного советского управления и самоуправления (1917–1993). Факты, события, люди / Л.П. Бердников. – Красноярск : Кн. изд-во, 1996. – С. 17.
16. *План города Красноярска и его окрестностей*. Составлен по новейшим данным к началу 1924 года. С указанием улиц и главнейших учреждений города. Издание Енисейского губпайиздата. – Красноярск : Технадзор и редакция «Картграф» Г.З. У.
17. *Градостроительство Сибири* / В.Т. Горбачёв, Н.Н. Крадин, Н.П. Крадин, В.И. Крушлинский, Т.М. Степанская, В.И. Царёв; под общ. ред. В.И. Царёва ; Рос. Акад. архит. и строит. наук, НИИ теории и истории архит. и градостроит. НИИТИАГ РААСН. – СПб. : Коло, 2011. – С. 572.
18. *Царёв, В.И.* Сибирский город в архитектурной графике 1930-х годов (на примере Красноярска) / В.И. Царёв, К.Г. Петров // *Архитектурное наследие*. – 2013. – Вып. 59. – С. 296–310.
19. *Проект первой очереди реконструкции Центрального района* левобережного Красноярска. Пояснительная записка. 1938 // ГАКК. – Ф. Р-2224. – Оп. 1. – Д. 12.
20. *О проекте здания водной станции* (военно-морского клуба) «ДОСФЛОТА». 1948 г. // ГАКК. – Ф. Р-2224. – Оп. 1. – Д. 79.
21. *Красноярский рабочий*. – 1949. – 28 августа. – № 169.
22. *Нифантьев, Е.С.* Город на Енисее / Е.С. Нифантьев. – Красноярск : Кн. изд-во, 1954. – С. 62.
23. *Ружже, В.Л.* Красноярск. Вопросы формирования и развития / В.Л. Ружже. – Красноярск : Кн. изд-во, 1966. – С. 135.

REFERENCES

1. *Russian State Military Historical Archive*. Form 349. List 39. Proc. 721. 1810. (rus)
2. *Russian State Historical Archive*. Form 1286. List 3. Proc. 312. P. 2. 1824–1829. (rus)
3. *Stepanov A.V.* Yeniseiskaya gubernia [Yenisei province]. Pt. 1, St-Petersburg, 1835. P. 176. (rus)
4. *Tsarev V.I., Krushlinsky V.I.* Krasnoyarsk: Istoria I razvitye gradostroitel'stva [Krasnoyarsk: History and development of town-planning]. Krasnoyarsk: Klaretianum, 2001. 252 p. (rus)
5. *Velikii put': Vidy Sibiri i Velikoi Sibirskoi zheleznoi dorogi* [The Great way: Siberian views and Great Siberian Railway]. M.B. Askerol'd i Ko, 1899. No. 1. 111 p. (rus)
6. *Russian State Military Historical Archive*. Form 386. List 1. Proc. 721. 1844. (rus)
7. *Krasnoyarsk State Archive*. Form 120. List 2. Proc. 161. P. 4. (rus)
8. *Krasnoyarsk State Archive*. Form 120. List 59. Proc. 595. P. 2. (rus)
9. *Krasnoyarsk Local History Museum*. Plan gubernskogo goroda Krasnoyarska Eniseiskoi gubernii [Krasnoyarsk-city plan]. 1906. (rus)
10. *Krasnoyarsk State Archive*. Form 670. List 1. Proc. 161. P. 43. (rus)
11. *Krasnoyarsk State Archive*. Form 153. List 1. Proc. 161. P. 80. (rus)
12. *Krasnoyarskii vestnik*. 1912. No. 22. (rus)
13. *Yeniseyskaya mysl'*. 1913. No. 73–34. (rus)
14. *Krasnoyarsk State Archive*. Form 161. List 1. Proc. 86. (rus)
15. *Berdnikov L.P.* Vsy krasnoyarskaya vlast': Ocherki istorii mestnogo sovetskogo ypravleniya i samoypravleniya (1917–1933). Fakty. Sobytya. Lyudi. [Krasnoyarsk authority: Studies of local Soviet management and self-government history (1917–1993). Facts. Events. People]. Krasnoyarsk, 1996. P. 17. (rus)
16. *Plan goroda Krasnoyarska i ego okrestnostei* [Krasnoyarsk and its neighborhood plan]. Krasnoyarsk: Tekhnadzor i redaktsiya 'Kartgrafa', 1924. (rus)
17. *Gorbachev V.T., Kradin N.N., Kradin N.P., Krushlinskii V.I., Stepanovskaya T.M., Tsarev V.I.* Gradostroitel'stvo Sibiri [Town planning in Siberia]. St-Petersburg: Kolo, 2011. P. 572. (rus)
18. *Tsarev, V.I., Petrov K.G.* Sibirskii gorod v arkhitekturnoi grafike 1930-kh godov (na primere Krasnoyarska) [Siberian city in architectural graphics of the 1930s (on the example of Krasnoyarsk)]. *Arkhiturnoe nasledstvo*. 2013. No. 59. Pp. 296–310. (rus)
19. *Krasnoyarsk State Archive*. Form R-2224. List 1. Proc. 12. (rus)
20. *Krasnoyarsk State Archive*. Form R-2224. List 1. Proc. 79. (rus)
21. *Krasnoyarskii rabochii* [Krasnoyarsk worker]. 1949. No. 169. (rus)
22. *Nifant'ev E.S.* Gorod na Yenisee [City on the Yenisei River]. Krasnoyarsk: Knizhnoe izdatel'stvo, 1954. P. 62. (rus)
23. *Ruzhze V.L.* Krasnoyarsk. Voprosy formirovaniya i razvitiya [Krasnoyarsk. Issues of formation and development]. Krasnoyarsk: Knizhnoe izdatel'stvo, 1966. P. 135. (rus)