

**ПРОБЛЕМЫ СОХРАНЕНИЯ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ -
ПАМЯТНИКОВ ИНЖЕНЕРНОЙ МЫСЛИ В ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ В КОНЦЕ XX ВЕКА
(НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ)**

Грязнухина К.А.,

Научный руководитель канд. архитектуры, проф. Слабуха А.В.

Сибирский федеральный университет

Период последнего десятилетия XX века и начала XXI века – непростое время в сфере сохранения объектов культурного наследия. Эти сложные проблемы ярко проявились на трагической истории памятника истории и культуры железнодорожного моста через Енисей в г. Красноярске – одного из ярких образцов отечественной инженерной мысли рубежа XIX и XX веков.

Многие знают, что железнодорожный мост через Енисей, построенный в 1899 году, не только впервые соединил берега Енисея, но и связал Западную Сибирь с Восточной. Через год, на всемирной выставке в Париже точная копия железнодорожного моста наряду с Эйфелевой башней были удостоены гран-при и золотой медали «За архитектурное совершенство и великолепное техническое исполнение». Так же мост упоминается в книге «Атлас чудес света. Выдающиеся архитектурные сооружения и памятники всех времен и народов», изданном в 1991 году в США, — в разделе «Россия», наряду с Кремлём и Петродворцом. Но почему именно мост через Енисей удостоен стольких наград, хотя при возведении великого сибирского железнодорожного пути было построено 15 крупных мостов на каменных опорах. С чем же связано, что «вершина человеческой инженерной мысли» была демонтирована и сдана на металлолом.

С началом сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и открытием в 1895 году временного рабочего движения на участке Обь-Красноярск железнодорожная магистраль двигалась на восток. Могучая река Енисей, разрывающая великий путь у Красноярска существенно осложняла ситуацию. Чтобы установить постоянность в движении на восток, Комитет Сибирской железной дороги принимает решение о возведении искусственного сооружения. «Строить хорошо и прочно, чтобы впоследствии дополнять, но не перестраивать» - эта сложная задача, которая была поставлена в основу строительства. Поэтому профессор Московского технического училища, главный проектировщик железнодорожного моста через Енисей Лавр Дмитриевич Проскураков и инженер-механик, строитель моста и контрагент казны Евгений Карлович Кнорре применяют при проектировании и строительстве многочисленные технические и технологические новшества.

С самого начала перед строителями стояла непростая задача, ведь Енисей - сибирская река, отличающаяся большой шириной и глубиной, скорость течения -3,6 м/сек., летом часто случались мощные паводки, дул сильный ветер, дно было каменистым. В таких условиях надо было заложить на 20-метровой глубине 179 кв. м фундамента. Эти цифры в конце XIX века считались просто фантастическими.

Однако Евгений Кнорре нашёл необыкновенное решение. Он тщательно изучил Енисей в холодные месяцы и пришёл к выводу, что опоры для моста, используя кессоны надо применять в зимнее время. Для сооружения фундаментов опор Кнорре применил разработанные и запатентованные им деревянные кессоны. При устройстве кессонов в зимний период времени использовался метод «ледяной шахты».

Другое техническое новшество на красноярском мосту — монтаж пролетных строений. Опасность ледоходов и стремление выиграть время для монтажных работ натолкнули Кнорре на мысль собирать металлические конструкции на берегу реки. При помощи деревянного крана конструкции Кнорре, высотой 14 и шириной 21 сажень, собранные пролетные строения могли быть всего за несколько часов передвинуты с берега на место установки, а затем посажены на постоянные опоры.

Еще на стадии проекта Л.Д. Проскуряков применил новый способ расчета ферм — сквозных решетчатых конструкций, состоящих из отдельных прямолинейных стержней с узловыми соединениями. Фермы новой системы были более удобные для расчета и простые в изготовлении. Благодаря необычному конструктиву на создание моста ушло значительно меньше металла, чем потребовалось бы, если вести строительство по стандартным чертежам.

Особенностями Енисейского моста стали самая большая длина (907 м) и самый большой в России пролет ферм (144,5 м) среди всех построенных к тому времени в нашей стране подобных сооружений, облегченные конструкции самих ферм, выморозка шахт под кессоны, использование древесины для кессонов и снижение в них давления. Мост через Енисей — сплав талантливых проектных идей и их воплощения, не потерявших свое значение и актуальность по сей день. «Золотое» звено Трансиба является величайшим достижением строительной техники своего времени, и позволяет отнести его к выдающимся памятникам инженерной мысли в России. В 1986 году Министерство культуры РСФСР юридически оформило мост как памятник инженерной строительной техники и отечественной архитектуры, «местного значения».

В конце 90-х в стране произошла радикальная смена социально-экономической модели развития и выдающийся памятник мостостроения перешел под финансовое обеспечение Красноярской железной дороге. В рыночных условиях КЖД отвергала любые проекты по реконструкции или перепрофилированию в закрытый пешеходный или двухъярусный автомобильный мост, в связи с нежеланием нести дополнительные расходы. Красноярские власти предпринимали попытки присвоить мосту статус объекта культурного наследия федерального значения. Было составлено представление и направлено в Министерство культуры РФ, однако положительного решения не было принято скорее всего из-за лоббирования интересов КЖД на высшем уровне. В январе 1999 года движение по мосту прекратилось, и в 2007 году выдающийся памятник мировой инженерной архитектуры был демонтирован и сдан на металлолом.

Можно выделить несколько причин утраты красноярского железнодорожного моста:

- сложное социально-экономическое положение государства и Красноярского края в конце 1990 гг.;
- превалирование ведомственных коммерческих интересов над общественными по сохранению историко-культурного наследия в виде всемирно-известного инженерного сооружения;
- недостаточная активность научной, инженерной, культурной общественности по привлечению внимания к проблеме сохранения памятника архитектуры и эпохи;
- нехватка отечественного опыта по реконструкции, реставрации, перепрофилированию и музеефикации объектов инженерного наследия.

Решением проблемы сохранения памятников инженерной мысли могут являться следующие аспекты: строгий учет, паспортизация и научное сопровождение инженерных сооружений; использование передовых современных методов и технологий перепрофилирования; совершенствование законодательства в области охраны памятников культурного наследия.