



Исследованное основывается на историческом анализе и архивных фотоматериалах Красноярского краевого краеведческого музея. Особое внимание уделено архитектуре жилья, ее значению. Прослежена эволюция жилищного строительства на набережной Красноярск 1960–1970-х гг. Приведены примеры жилых домов, представляющих историческую и культурную ценность. Подробно рассмотрено сложение ансамблей проспекта имени Г. Зеты «Красноярский рабочий», Каменного квартала, Предместной площади и других территорий на набережной части Красноярск.

Ключевые слова: Красноярск; правый берег; жилищное строительство; архитектура многоквартирных жилых домов. / The study is based on the historical analysis and archival photographic materials of the Krasnoyarsk Museum of Local Lore. The article is focused on residential architecture and its significance. It describes the housing development of Krasnoyarsk's right bank in the 1960-1970s. It presents the examples of residential buildings of historical and cultural value. The article reviews the formation of the ensembles of the prospect named after the newspaper "Krasnoyarsk Worker", the "Stone Quarter", the Bridgehead Square and other areas of Krasnoyarsk's right bank. Keywords: Krasnoyarsk; right bank; housing development; architecture of multi-family housing.

Красноярское правобережье. Наследие индустриализации / Krasnoyarsk's right bank. Industrialization heritage

текст
Ольга Блянкинштейн
Олеся Киселева
Ольга Успенская /
text
Olga Blyankinshtein
Olesya Kiseleva
Olga Uspenskaya

Город Красноярск уникален; он всегда отличался особым стилем в архитектуре, своим планировочным почерком, который обусловлен неповторимым природным ландшафтом, диктующим формирование городской планировочной структуры. Еще одна особенность Красноярска, влияющая на формирование облика городского пространства – окружающая природная среда. Горы, холмы, леса, реки смягчают однообразие продольно-поперечной планировочной структуры города, и визуальное завершение картинки – это всегда очертания гор и тайга.

В настоящее время Красноярск – современный мегаполис со всеми атрибутами индустриальной и инвестиционной привлекательности. Вложения бизнеса во многие сферы жизни дает возможность городу прирастать современными жилыми районами, реконструировать и реставрировать историческую застройку.

Создание краевых и федеральных инвестиционных программ, складывание красноярской агломерации, стремление к формированию туристического кластера Восточной Сибири на территории Красноярского края – все эти аспекты влияют на организацию современной жилой застройки, возникновение новых современных жилых районов с развитой инфраструктурой, своим колоритом и собственным лицом. Но главной неотъемлемой составляющей развития жилой среды Красноярска, как и любого поселения, является его историческая застройка в контексте культурного наследия прошлого.

В представлениях жителей и гостей города исторический Красноярск – левобережный исторический центр. Мало кто задумывается над тем, что история застройки правого берега начиналась в первой трети XVII столетия, и жилые поселения правобережья возникли почти одновременно с красноярским острогом.

Если историческая архитектура левобережной части Красноярска исследована достаточно многогранно и подробно, отражена во многих опубликованных работах, то история архитектурно-градостроительного освоения правого берега Красноярска изучена недостаточно. Отдельные вопросы архитектуры и застройки правого берега в разное время исследовались в работах А. В. Слабухи, В. И. Крушлинского и других преподавателей института архитектуры и дизайна Сибирского федерального

университета. Однако архитектурно-пространственная организация всего правобережья Красноярска в целом и его отдельных территорий требует своего дальнейшего научного осмысления и обобщения. Данное исследование основывается на архивных фотоматериалах Красноярского краевого краеведческого музея и отдельных фотоматериалах из личного архива А. В. Слабухи и О. М. Успенской, призвано представить архитектурное развитие территорий правого берега Красноярска доиндустриального и индустриального периодов в историческом, политическом, народно-хозяйственном и социально-экономическом контексте тех периодов через призму архитектуры жилища.

Основание и строительство Красноярского острога на стрелке левого берега Енисея в устье реки Качи в 1628 г. требовало охранных поселений в окрестных землях, в том числе и на правом берегу Енисея, где в конце 1630-х гг. были заложены казачьи станции [2]. Для русских они служили оборонительными поселениями от набегов енисейских кыргызов. Первоначально были основаны две казачьи станции – Ладейская и Торгашинская, чуть позже, возникла еще одна – деревня Базаиха.

В первой половине XVIII в. через станцию Ладейка прошел Московский тракт, и она превратилась в волостной центр, объединяющий окрестные села. Село Торгашино активно использовалось жителями Красноярска как излюбленное место отдыха, считалось живописным уголком природы и местом с самыми богатыми ископаемыми ресурсами в Енисейской губернии. Природа окрестностей Базаихи не могла оставить равнодушными ни гостей, ни коренных жителей губернии. Многие зажиточные горожане имели на Базаихе летние дачные дома. Базаиха расстраивалась очень активно и уже к рубежу XIX – XX вв. насчитывала 150 домов, в которых проживало не менее 500 душ населения Енисейской губернии (рис. 1), тогда как в Красноярске, который имел статус города, в это время проживало чуть больше шести тысяч человек [5].

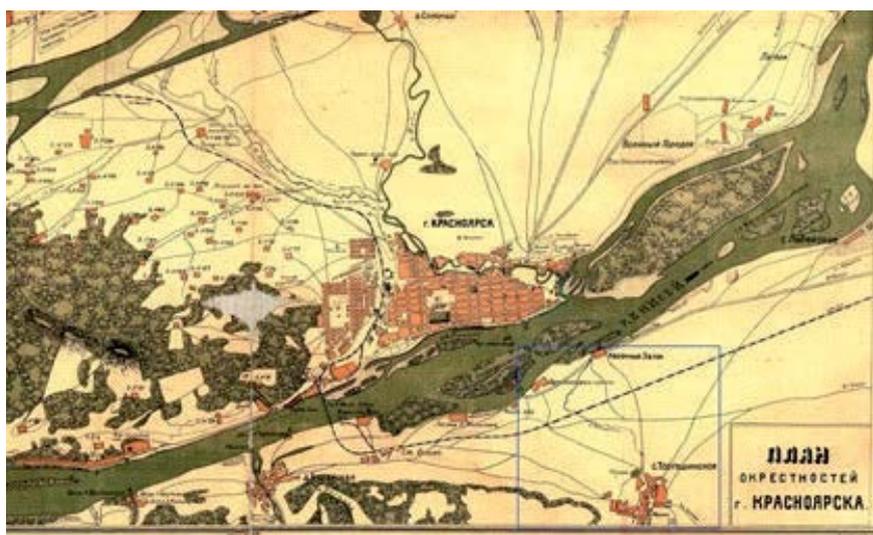
Во время поселения правого берега служили Красноярску, но не были частью его территории. Связь Красноярска с правым берегом осуществлялась летом по воде на лодках, плотах, плашкоутах (рис. 2), зимой – по льду

Исследование выполнено в рамках гранта Красноярского краевого фонда науки по теме «Комплексный анализ функционально-планировочной и архитектурно-художественной организации жилых многоквартирных зданий и комплексов Красноярска». / The study was carried out under a grant from the Krasnoyarsk Regional Science Foundation on the theme "Comprehensive analysis of the functional-planning and architectural-artistic arrangement of multi-family houses and complexes in Krasnoyarsk".

^ Рис. 1. Деревня Базаиха. Рубеж XIX–XX вв. Фото из фондов Красноярского краевого краеведческого музея



^ Рис. 2. Плашкоут – средство переправы через Енисей. Начало XX в. Фото из фондов Красноярского краевого краеведческого музея



^ Рис. 3. Карта Красноярска и его окрестностей. 1927. Фото из фондов Красноярского краевого краеведческого музея

замерзшего Енисея. Жизнь правобережцев Красноярска была неторопливой и размеренной вплоть до конца XIX в.

Конец столетия для России ознаменовался великими свершениями, прежде всего строительством Транссибирской железнодорожной магистрали. Красноярск, лежавший на середине пути от Москвы до Дальнего Востока, рассматривался как крупный стратегический узел на пути к Владивостоку и Порт-Артуру. Центральная часть транссибирской магистрали прошла по территории Енисейской губернии. В 1887 г. члены Красноярской городской Думы обратились с письмом к иркутскому генерал-губернатору А. П. Игнатьеву с просьбой о более активном строительстве железнодорожных полустанков на правобережье Енисея: «<...> это решение и быстрое его осуществление произвели на г. Красноярск необычайно сильное и вместе необычайно отрадное впечатление. Железная дорога в Сибири – это та сила, отсутствие которой не позволяло Сибири быть тем, чем она должна быть по своим естественным условиям <...>» [6]. И уже в декабре 1895 г. красноярцы встретили первый поезд с западной стороны, а в 1897 г. началось регулярное пассажирское движение от станции Енисей на правом берегу Красноярска в восточном направлении. Однако отсутствие железнодорожного моста создавало много проблем в эксплуатации этого участка железной дороги. Вагоны приходилось переправлять через Енисей на баржах, а зимой рельсы укладывали прямо на ледяной покров реки.

Железнодорожный мост через Енисей был спроектирован выдающимся русским инженером и ученым Л. Д. Проскураковым в 1896 г. Предложенный проект был очень прогрессивным для своего времени и уникален тем, что это был второй в мире мост по величине пролетов среди железнодорожных мостов со сквозными балочными фермами. Его строительство осуществлялось под руководством инженера-механика Е. К. Кнорре. Открытие железнодорожного моста через Енисей состоялось 28 марта 1899 году [3]. Мост соединил западную и восточную части Транссибирской железнодорожной магистрали.

Это знаменательное событие не могло не сказаться на благоприятном развитии Красноярска. На всем протяжении Средне-Сибирского железнодорожного участка

«Транссиба» выросли новые железнодорожные станции, которые впоследствии превращались в новые населенные пункты. Центральным пунктом Средне-Сибирской железной дороги стал город Красноярск. В город потекли потоки переселенцев из центральной части России поднимать промышленный потенциал страны, а не только добывать и перерабатывать ископаемые богатства сибирских недр, как это было ранее.

Смена государственности в первые годы советской власти принципиально не отразилась на застройке Красноярска. Совсем другая жизнь открылась городу на Енисее в середине 1920-х гг., когда советская страна взяла курс на индустриализацию в соответствии с постановлением XIV съезда ВКП (б) от 18 декабря 1925 г. В первую пятилетку стояла первоочередная задача «превращения страны из аграрной в индустриальную». Согласно постановлению правительством Красноярска было принято решение о размещении новых фабрик и заводов на правобережье Красноярска. Но по карте Красноярска и его окрестностей 1927 г. можно увидеть, что жилая часть правого берега – по-прежнему главным образом Базаиха, Торгашино и Ладейское (рис. 3).

В 1931 году Базаиха была включена в черту города; из казачьей станции Базаиха переросла в один из индустриальных районов Красноярска. Началось строительство деревообрабатывающего комбината, затем были построены три лесопилки, хлебопекарня.

Начиная с 1934 г. и до 1940 г. на правом берегу Енисея были выстроены Красноярский машиностроительный завод, верфи судостроительного завода, целлюлозно-бумажный комбинат, лакокрасочный, кирпичный, канифольный и другие заводы. С этим индустриальным богатством Красноярск становится претендентом на звание одного из ведущих индустриальных центров не только Сибири, но и страны в целом.

Новые промышленные мощности требовали рабочей силы. Большая часть рабочих в эти годы жила в землянках и бараках, где отсутствовали элементарные признаки цивилизации: электричество, водопровод, канализация. Встал вопрос о создании более комфортных условий для проживания рабочих, что, соответственно, повлекло за собой строительство новых жилых домов и развитие



> Рис. 4. Деревянные многоквартирные дома по ул. Свердловской



^ Рис. 5. «Авиадом» на ул. Академика Вавилова, 35

имеющихся жилой застройки, рост инфраструктуры [5]. Среди первых жилых массивов, возведенных на правом берегу Красноярска в 1930-е гг., можно отметить дома для работников машиностроительного завода на Московском тракте (ныне это проспект имени газеты «Красноярский рабочий»), жилую застройку кварталов будущей улицы Вавилова, жилые дома по улице Свердловской. На протяжении улицы Свердловской с 1932 по 1938 гг. было построено 28 деревянных двухэтажных восьми- и двенадцатиквартирных жилых домов. Застройка этого участка улицы, где сохранились деревянные жилые дома, и по сей день не выглядит ветхой; напротив, сохраняет атмосферу истории того времени (рис. 4).

Так в начале 1930-х годов правый берег города на Енисее принял эстафетную палочку массового жилищного строительства у левобережья. Здесь, на правом берегу, в течение десятилетия осуществлялось активное возведение многоквартирных домов, объектов быта и образования, лечебных учреждений.

К проектированию домов и улиц правобережья были привлечены голландские и немецкие архитекторы и инженеры [2]. В 1930 г. по приглашению И. Сталина в СССР прибыла группа немецких архитекторов и градостроителей, которая участвовала в разработке проектов жилой застройки более чем в 20 советских городах. Руководителем этой группы единомышленников в составе 17 человек был знаменитый немецкий градостро-

итель-функционар Эрнст Май [4], мечтавший проектировать «рациональное» жилье для Советской России. Красноярск был одним из таких городов, где Эрнст Май спроектировал несколько групп деревянных жилых домов для строителей заводов. Эти единичные дома до сих пор сохранились на улицах Свердловской и Семафорной.

В 1934 г. на правобережье был построен первый каменный дом из серии так называемых «сталинок». Находится он по адресу ул. Академика Вавилова, 35 и известен под названием «Авиадом» (рис 5). Дом изначально строился для летчиков и технического персонала гидропорта и полярной авиации.

«Авиадом» – это дом с легендой, о чем свидетельствует мемориальная табличка, появившаяся на нем сравнительно недавно. Надпись на мемориальной доске гласит: «Первое каменное здание в Кировском районе, построенное в 1934 г. – «Авиадом». С 1943 по 1945 гг. в нем жили летчики и технический персонал авиаперегонной трассы «Аляска – Сибирь». Вечная память погибшим» [1]. Благодаря своей истории и архитектурным достоинствам этот жилой дом представляет историко-культурную ценность для Красноярска.

Рядом с «Авиадомом» можно увидеть многоквартирный деревянный дом барачного типа (рис. 6). Такие дома также являются своего рода историей Красноярска. И не зря: при реновации в 2017 г. улицы Вавилова было принято решение не сносить этот дом, а провести его реконструкцию и оставить в качестве среднего арт-объекта. Есть мнение, что именно в этом доме барачного типа жили строители первых кирпичных домов правобережья.

В связи со стремительно развивающейся застройкой правого берега вся его территория в 1934 г. была выделена в новый Кировский район Красноярска. В тот период массовое строительство жилых домов выполнялось по «повторным», ранее отстроенным проектам и их привязке к конкретному месту. Такой подход позволял осуществлять строительство в кратчайшие сроки. Предполагалось, что на правом берегу уже через двадцать лет появится новый центр города, так называемый «соцгород» с современным обслуживанием, объектами соцкультбыта, домами, где будут квартиры с новой удобной планировкой. Планировалось, что именно здесь,



> Рис. 6. Жилой двухэтажный дом барачного типа на ул. Семафорная



^ Рис. 7. Застройка 1940-х гг. по ул. Циолковского (ул. Юности). – URL: www.krasplace.ru



< Рис. 8. Дом переменной этажности. Проспект им. газеты «Красноярский рабочий», 26. Застройка 1940-х гг.

на правобережье Красноярска, будет создан совершенно новый, повышенный уровень комфорта для проживания советских рабочих и служащих.

С началом Великой Отечественной войны в Красноярск, как известно, эвакуировали оборудование многих оборонных предприятий из европейской части страны. Большое строительство военного времени, столь необходимое для роста обороноспособности СССР, принял на себя правый берег.

В августе 1942 г. из Кировского района был выделен Ленинский. Этот новый район состоял из пустырей, был мало обжит, но там проживало более 16 тысяч рабочих, в том числе эвакуированных, которые работали на стратегически важных для страны заводах. Параллельно со строительством заводов массово возводилось жилье, в основном – деревянное барачного типа; однако не прекращалось и кирпичное строительство. В военные годы началось возведение многоквартирных каменных домов на улице Юности, которая до 1953 г. носила имя К. Э. Циолковского, выдающегося ученого, занимавшегося проблемами освоения космоса (рис. 7).

Сталинская архитектура микрорайона «Каменный квартал» считается историческим центром Ленинского района правобережья. Активное строительство жилья здесь, рядом с казачьей станицей Ладейкой, началось в 40-е гг. и активно продолжалось в послевоенное время. Главной постройкой этого квартала считается каменный дом с переменной этажностью, выходящий на проспект имени газеты «Красноярский рабочий» (рис 8). Строительство дома осуществлял для своих работников химкомбинат «Енисей». Этот длинный нестандартный дом имеет четкую симметрию, ось которой зафиксирована высокой, в два этажа, полукруглой аркой, прорезающей корпус дома. Центральная, крайние правая и левая части дома выполнены в пять этажей, промежуточные соединяющие части – в четыре этажа. Боковые пятиэтажные крылья дома выступают вперед по отношению к основному фасаду. Лицевой фасад, выходящий на проспект имени газеты «Красноярский рабочий» оштукатурен и в разное время имел разную окраску. Этот фасад трактуется как парадный, с его стороны на первом этаже размещены помещения общественного назначения. Стена дворового

фасада выполнена кирпичной кладкой без штукатурки и дополнительных деталей, во двор ведет центральная арка. Разное оформление лицевого и дворового фасадов вызывает некоторый диссонанс восприятия, но дом, несомненно, является запоминающимся объектом.

По ул. Текстильщиков идет жилая застройка домов, выстроенных из кирпича и шлакоблоков. Такими домами застроена основная часть «Каменного квартала». Эти дома сохранились на ул. Песочной и в пер. Ярцевский (рис 9). Дом № 25 по улице Песочной является угловым. Таких угловых домов в микрорайоне около десяти. Четко вычерчивая углы, они усиливают правильную геометрию расположения домов. Оштукатуренные и свежепокрашенные, они привлекательны и симпатичны своей простотой и масштабностью. Примером отреставрированного дома является двухэтажный дом на пересечении улиц Песочная и Крылова (рис. 10). Белые детали придают нарядность дому и акцентируют угол, выходящий на перекресток. Большинство же домов «Каменного квартала» находится в состоянии, требующем капитальных вложений в реставрацию. Но для сохранения духа места и истории потомкам город обязан задуматься о сохранении этого уголка каменной архитектуры прошлого.

Еще до Великой Отечественной войны в Ленинградском отделении института «Гипрогор» под руководством архитектора Ю. М. Килватова был разработан генеральный план застройки Красноярска, но только в 1950-м г. он был утвержден Красноярским горисполкомом. В этом генеральном плане особое внимание уделялось застройке правобережной части города. Было принято решение, что основной транспортной магистралью правого берега



< Рис. 9. Каменный квартал. Кирпичные жилые дома в пер. Ярцевском, ул. Песочной и ул. Текстильщиков. Застройка 1940-х гг.



^ Рис. 10. Двухэтажный дом на пересечении улиц Песочная и Крылова. Застройка 1940-х гг.



^ Рис. 11. Жилые многоквартирный дом на проспекте им. газеты «Красноярский рабочий». Постройка 1950-х гг. – URL: vk.com / krk_retro

должен был стать Московский тракт, по обеим сторонам которого будут возводиться жилые массивы. Здесь планировалось построить более 200 кварталов жилой застройки с инфраструктурой.

С начала 1950-х гг. началась парадная застройка главного проспекта правобережья – Московского тракта, который в 1954 г. переименовали в проспект имени газеты «Красноярский рабочий» (рис 11). На участке от КрасТЭЦ до Красмаша один за другим стали появляться новые каменные дома. Они строились вплоть до 1958 г., когда перешли на более экономное типовое строительство «хрущевок» [1].

В 1954 г. на проспекте имени газеты «Красноярский рабочий» положили первый асфальт, через два года началась прокладка трамвайных путей, и 1 мая 1958 г. трамваи двинулись по постоянному маршруту от Предмостной площади до КрасТЭЦ. Так постепенно, но целенаправленно на правобережье Красноярска приходила цивилизация, неся в себе все больше комфорта для полноценного проживания в рабочих окраинах города.

Стоит отметить, что именно на проспекте имени газеты «Красноярский рабочий» построены многоквартирные жилые дома (рис 12), считавшиеся первыми домами высотной жилой застройки: в 1956 г. был построен первый дом высотой в семь этажей (№ 62), в 1966 г. – девятиэтажный кирпичный дом (№ 83), а в 1969 – двенадцатиэтажный панельный дом (№ 122) [4].

Формировались и застраивались и другие улицы правого берега Красноярска. На улицах Павлова, Кутузова и Мичурина появлялись нарядные жилые дома, так называемые «сталинки». Строились объекты культурно-бытового назначения. Особенно важное значение придавалось созданию заводских домов культуры, которые становились объектами притяжения для рабочих заводов и, оказавшись в городской ткани правобережья, сделали застройку не только промышленной и жилой, но комплексной, чем привлекали в рабочие кварталы прослойку интеллигенции; это, в свою очередь, благотворно сказалось на образовании и культуре рабочих.

В 1950-х гг. активно начал застраиваться правобережный поселок Первомайский (рис. 13). Название рабочему поселку 2-го участка правобережья было присвоено

в апреле 1937 г. постановлением горсовета депутатов трудящихся за № 282. На карте города стали появляться новые улицы: Гастелло, Щорса, Щербакова, которые застраивались шлакоблочными и кирпичными двухэтажными домами.

В начале 1960-х гг. массовая жилищная застройка поселка Первомайский практически вытеснила частные дома и деревянные бараки. А в начале 1970-х Первомайский перестал быть отдаленным районом правобережья, так как был запущен трамвай, связывающий поселок Первомайский с Предмостной площадью.

Предмостная площадь, которая стала главным градостроительно-транспортным узлом на правом берегу Красноярска, непосредственно на въезде (съезде) с нового Коммунального моста, соединившим правобережье с левым берегом города в 1961 г.

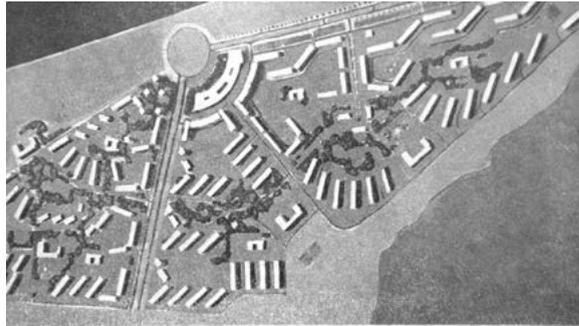
Проект застройки жилого района «Предмостная площадь» был разработан в 1962 г. и назывался по градостроительному плану «квартал 2А». Предмостная площадь со своими грандиозными замыслами создавалась на реконструируемой территории, в отличие от вновь строящихся районов Красноярска [5].

Известно, что в начале 1920-х годов прошлого столетия на этом месте был переселенческий пункт – поселок Первого августа, застроенный в основном одноэтажными деревянными домами с искривленной сетью улиц и абсолютно неблагоустроенной территорией. Этот поселок населяли люди, избегавшие гибели от репрессий. Поселок был многонациональным: кроме русских, его населяли татары, китайцы, корейцы, финны, эстонцы, калмыки и другие народности. В течение десятилетий на этой территории медленно, но последовательно в несколько этапов проводилась реконструкция. И только в 1962 г. застройка района предмостной площади окончательно приняла упорядоченный характер (рис. 14).

Архитектор С. И. Назаров занимался разработкой планировок и других районов Правобережья [3]. В 1958 г. был спроектирован жилой массив южнее шинного завода. Затем в соавторстве с И. И. Марининой был разработан проект планировки и застройки 1, 2 и 3 микрорайонов по проспекту имени газеты «Красноярский рабочий».



^ Рис. 12. Квартальная застройка вдоль проспекта им. газеты «Красноярский рабочий» в 1960-е гг. [5]



^ Рис. 14. Проект планировки и застройки предместного жилого района в правобережной части Красноярска. 1962. Архитектор С. И. Назаров

< Рис. 13. Двухэтажные каменные жилые дома поселка Первомайский. Начало 1950-х гг. [5]
< Рис. 15. Жилой дом с помещениями авиационного агентства по ул. Матросова, 4. Проект. 1976. Архитектор Э. М. Панов.

В 1965 г. улица между двумя микрорайонами правобережья, получила имя героя Великой Отечественной войны Александра Матросова (рис. 15). В том же году появился проект планировки и застройки района реки Паниковка, разработанный архитектором А. Г. Матниным.

Большой вклад в формирование архитектурного ансамбля правобережной предместной площади Красноярска внес Заслуженный архитектор России Э. М. Панов [3]. В 1967 г. им был выполнен проект застройки ансамбля высотных жилых зданий в квартале № 188 по проспекту имени газеты «Красноярский рабочий». Затем, в 1968–1975 – 16-этажное здание гостиницы «Турист» по ул. Матросова, 2 и жилой дом на 84 квартиры с помещениями авиационного агентства на первом этаже по ул. Матросова, 4 (проект 1969–1978 гг.). По проектам Э. М. Панова 1976 г. были выстроены жилой микрорайон по ул. Судостроительной, жилой микрорайон поселка Шинников. В период с 1973 по 1990 гг. был запроектирован и построен комплекс зданий на набережной Абаканской протоки на правобережье Красноярска. Ансамбль Предместной площади и прилегающих к ней территорий правого берега Красноярска по праву можно назвать детищем архитектора Э. М. Панова.

В одной статье невозможно полностью охватить всю историю формирования исторической застройки правого берега Красноярска. Можно много писать об улицах и домах, история возведения которых заслуживает отдельного внимания. Но надеемся, нам удалось сформировать представление, как индустриализация страны в целом повлияла на развитие половины города и правобережье Красноярска не осталось летней дачной усадебной застройкой и «выселками» для ГУЛАГа.

Современное правобережье Красноярска – это жилой район повышенного комфорта «Южный берег», историческая, но обновленная среда «Большого Вавиловского», микрорайон на берегу «Белые росы», новый автомобильный, четвертый по счету мост через Енисей, объекты Всемирной зимней универсиады – 2019. Но красноярцы должны помнить, что половина истории их родного города начиналась с казачьих застав – Торгашино, Ладейка и Базаиха.

Литература

1. Быконя, Г. Ф. Иллюстрированная история Красноярья (XVI–XX века). – Красноярск : РАСТР, 2012. – 240 с.
2. Красноярск: от прошлого к будущему: Очерки истории города / Ред. коллегия Г. Ф. Быконя, В. В. Куимов, П. И. Пимашков, В. И. Федорова. – Красноярск : РАСТР, 2013. – 640 с.
3. Слабуха, А. В. Архитекторы Приенисейской Сибири. Конец XIX – начало XXI века: Иллюстрированный библиографический словарь: 540 имен. – Москва : Прогресс-Традиция, 2004. – 432 с.
4. Хмельницкий, Д. С. Письмо Эрнста Мая Иосифу Сталину // ARCHI.RU. – URL: <https://archi.ru/elpub/91655/pismo-ernsta-maya-iosifu-stalinu> (дата обращения: 23.02.2021)
5. Фотоальбом «Красноярск. История города в фотографиях. 1870–1970» – Красноярск, 2014. – 252 с.
6. Чернышов, В. В. 1891 г. начало строительства Транссибирской железной магистрали // Государственный архив Красноярского края – URL: <http://xn----7sbimrdbk3alvdfgd8eufwc.xn--p1ai/gosudarstvennyi-arkh/news/pamyatnye-daty/57> (дата обращения: 23.02.2021)
7. Каменный квартал – исторический микрорайон Красноярска : Часть 3 : Прогулки. Ярцевский переулок. – URL: <https://krasnojrochka.livejournal.com/4751.html> (дата обращения: 23.02.2021)
8. Успенская, О. М. Архитектурное веяние эпохи : Архитектор Чернышёв – яркий представитель сибирского модерна // Проект Байкал. – 2015. № 46. – С. 154–155
9. Успенская, О. М. Выставка в МУАР «Провинция. Архитектура Красноярска конца XIX – начала XX столетия // Проект Байкал. – 2017. – № 52. – С. 142–143

References

- Bykotnya, G. F. (2012). *Illyustrirovannaya istoriya Krasnoyarya (XVI-XX veka)* [Illustrated history of Krasnoyarye (XVI-XX centuries)]. Krasnoyarsk: RASTR.
- Bykotnya, G. F., Kuimov, V. V., Pimashkov, P. I., & Fedorova, V. I. (2013). *Krasnoyarsk: ot proshlogo k budushchemu: Ocherki istorii goroda* [Krasnoyarsk: from the past to the future: Sketches on the city's history]. Krasnoyarsk: RASTR.
- Chernyshov, V. V. (n.d.). 1891 g. Nachalo stroitelstva Transsibirskoi zheleznoi magistrali [1891. The beginning of construction of the Trans-Siberian Railway]. State Archives of the Krasnoyarsky Krai. Retrieved February 23, 2021, from <http://xn----7sbimrdbk3alvdfgd8eufwc.xn--p1ai/gosudarstvennyi-arkh/news/pamyatnye-daty/57>
- Kamennyi kvartal – istoricheskiy mikrorai on Krasnoyarska: Chast 3: Progulki. Yartsevskiy pereulok [Stone Quarter, historic microdistrict of Krasnoyarsk: Part 3: Walks. Yartsevsky Pereulok. Retrieved February 23, 2021, from <https://krasnojrochka.livejournal.com/4751.html>
- Khmel'nitskiy, D. S. (2012, July 30). Pismo Ernsta Maya Iosifu Stalinu [Ernest May's letter to Joseph Stalin]. ARCHI.RU. Retrieved February 23, 2021, from <https://archi.ru/elpub/91655/pismo-ernsta-maya-iosifu-stalinu>
- Krasnoyarsk. Istoriya goroda v fotografiyakh. 1870-1970 [Krasnoyarsk. History of the city in photographs. 1870-1970] (2014). Photo album. Krasnoyarsk.
- Slabukha, A. V. (2004). *Arkhitektory Prieniseiskoi Sibiri. Konets XIX – nachalo XXI veka* [Architects of Yenisey Siberia. Late XIX – early XXI centuries]. Moscow: Progress-Traditsiya.
- Uspenskaya, O. (2015). Architectural trend of the epoch: Architect Chernyshev as a bright representative of the Siberian Modern. *Project Baik al*, 12(46), 154-155. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.46.969>
- Uspenskaya, O. (2017). Exhibition at the Museum of Architecture "Province. Architecture of Krasnoyarsk of the late 19th – early 20th centuries". *Project Baik al*, 14(52), 142-143. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.52.1185>