

# Новая история Гаража Крюммеля. Реставрация первого в России железобетонного здания

Санкт-Петербург – город с богатой историей и обширным историческим наследием, в число которого входят многочисленные памятники архитектуры различного назначения. Работы по реконструкции и реставрации исторических зданий и памятников архитектуры неизбежно связаны с фасадными работами.

В 2001-м году статус вновь выявленного объекта культурного наследия был присвоен гаражу Карла-Людвига Крюммеля на Большой Посадской, 12. Гараж Крюммеля – это первое в России железобетонное здание, возведенное в 1913-1914 годах по проекту архитектора Александра Болотникова. Четырехэтажное железобетонное сооружение цилиндрической формой (диаметр – 38 м) и центральным расположением лифтового узла.



Строительство также вела фирма «Бодо Эгесторф и Ко», выполнившая работы в сжатые сроки: устройство фундаментов началось в августе 1913 г., а к концу ноября здание было подведено под крышу. Проектные чертежи подписал студент Института гражданских инженеров А. В. Болотников, который выступал скорее одним из исполнителей, нежели автором замысла этой оригинальной постройки.

Монолитный рамный каркас, полностью открытый внутри, определяет радиальную структуру круглых помещений. По периметру каждого этажа, вокруг кольцевой площадки, размещены боксы для автомобилей. Площадка окружает центральную шахту с тремя грузовыми лифтами. Междуэтажные перекрытия сложены из бетонных плит, а стеновое заполнение выполнено заподлицо с несущими стойками, поэтому извне несущий каркас не читается. Плоская железобетонная

крыша предназначалась в теплые месяцы для отдыха на открытом воздухе.

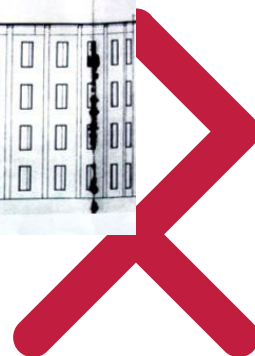
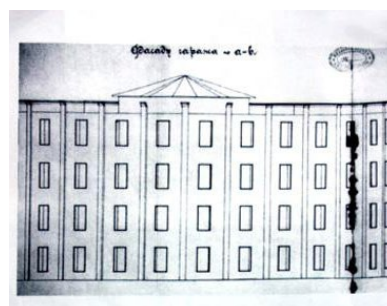
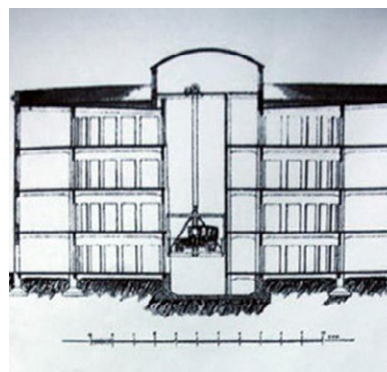
Снаружи внушительный объем гаража выглядит грузной статичной массой. Цилиндрическая форма разбивается мелкими гранями, аскетичная поверхность стены прорезана монотонными рядами прямоугольных окон. Примитивный внешний облик сооружения не раскрывает внутреннюю функционально-конструктивную структуру, которая и определяет новаторское значение постройки.

Гараж, расположенный в глубине участка, был непосредственно связан с ремонтными мастерскими и служебным жилым домом, который обращен фасадом на Дивенскую улицу. Таким образом, здесь был единовременно сформирован целый комплекс, соединявший производственную зону с жилой, где были созданы необходимые условия для быта шоферов и обслуживающего персонала.

Историческая ценность его заключается именно в том, что это было первое в России здание из железобетона, а также в уникальности цилиндрической формы и собственно назначения.

В начале XX века в России появилась нужда в мастерских для производства первых самоходных повозок. Судя по скудным историческим сведениям, Крюммель, вероятней всего, и занимался подобной сборкой, после чего продавал готовый экипаж.

Тогда это производство выглядело несколько иначе, чем сейчас. Как видно из рекламы, мастерская Карла Крюммеля

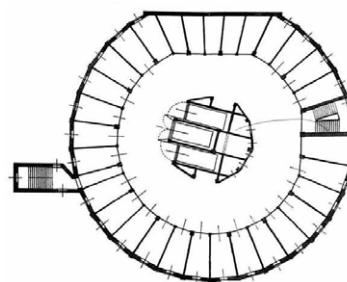




занималась изготовлением кузовов. В начале XX века, когда автомобильное производство в России только налаживалось, автолюбитель мог собрать авто по частям: выписать из-за рубежа шасси известной марки («Мерседес», «Остин», «Рено»), а кузов заказать на месте. Подобные заказы выполняли экипажные фабрики, поднабившие в создании кароссерии, как назывался тогда кузов, от французского слова *carosse* – «карета». Вероятно, Крюммель покупал шасси, ставил разнообразие кузова – закрытые зимние (лимузин, ландо, купе) или летние

(фаэтон, торпедо, виктория) – и продавал готовые автомобили. Мастерские Крюммеля были соединены с автосалоном. Такое производство стало быстро развиваться с 1907 года. Крюммель работал дилером заводов «Готчис и Ко.» (именно такое написание принято сегодня). Французская фирма с нефранцузским названием – ее основатель конструктор Бенджамин Готчис был американцем – прославилась своим оружием: пушками, пулеметами, танками (поэтому и на эмблеме две скрещенные пушки). В начале века она экспериментировала с шасси для бронемашин и грузовиков.

Дела у Крюммеля, видно, шли неплохо, и к первому гаражу в Ковенском он через пять лет добавил комплекс на Петербургской стороне. Здесь новаторский круглый гараж был еще и соединен с домом, где жили шоферы и автомеханики, – его фасад выходит на Дивенскую. Комплекс включал в себя новаторский железобетонный гараж характерной формы, имеющий в поперечном сечении круг, и жилой дом для автомехаников и шоферов. Именно этот комплекс и был признан КГИОП в 2001 году вновь выявленным культурным наследием и внесен в «Список вновь выявленных объектов, представляющих историческую, научную, художественную или иную культурную ценность (1354)», что повлекло за собой совершенно определенные обязательства. Одним из таких обязательств



Второй гараж К. Л. Крюммеля. Разрез. Фасад. План. 1913



было строгое требование к потенциальному застройщику земельных площадей сохранить имеющиеся здания.

Очевидно, что для участия в таком строительстве выбирались только проверенные и добросовестные подрядчики. Первое в России железобетонное здание с богатой историей заслуживает того, чтобы реконструкция всех его составляющих – от цоколя до кровли – прошла на высочайшем уровне.

В 2013 году компанией «Ажио» был выполнен реставрационный ремонт фасада. Одной из целей реставрационного ремонта фасада, помимо придание внешнему виду здания красоты и ухоженности, наружной эстетичности и привлекательности, было утепление фасада и соответствие здания современным теплотехническим требованиям.

Первоочередной задачей, при производстве работ, стала подготовка основания стен, включающей очистку от старых штукатурных слоев, также ремонт бетонных конструкций каркаса и стен. В качестве материала для ремонта был использован «Рунит Ремонт бетона и камня М300» (производство компании «Ажио»).

Ввиду особого исторического статуса здания, применение традиционных материалов для утепления фасадов было не допустимо. Таким образом, возникла необходимость в применении теплоизоляционной штукатурки. В качестве штукатур-







ного слоя была использована «Рунит Штукатурка Легкая (теплоизоляционная) (Д500)» (производство компании «Ажио») - сухая штукатурная смесь на основе цемента и извести, включающая пористые заполнители и функциональные добавки.

Для придания зданию большей архитектурной выразительности и красоты на фасаде было выполнено устройство архитектурных элементов: пилястр, карнизов выполненных из стеклофибробетона.

Для подготовки оштукатуренной поверхности под окраску применен материал «Рунит Грубозернистая шпаклевка» (производство компании «Ажио»). При окраске использована система силикатных материалов: грунтовка «Рунит Силикатная грунтовка», краска «Рунит Силикатная краска».

