

обустройстве дворов, что может способствовать концентрации средств для создания системы общественных рекреационных пространств (скверов, садов жилых образований) с высоким уровнем благоустройства.

Литература:

1. Нитиевская, Е. Е. Архитектурно-ландшафтные принципы и средства реконструкции внутренних открытых пространств жилой застройки (на примере Минска): автореф. дис. канд. архитектуры: 18.00.04 / Е. Е. Нитиевская. — Минск, 2002. — 22 с.
2. Воскресенская, В. И. Комплексное благоустройство дворовых территорий городской жилой застройки: на примере города Москвы: автореф. дис. канд. архитектуры: 18.00.04. / В. И. Воскресенская. — Москва, 2008. — 26 с.
3. Жилищный кодекс Республики Беларусь. — Минск: Амалфея, 2001. — 80 с.
4. Двор // Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона, Академик, [Электронный ресурс]. — 2000-2014. — Режим доступа: http://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz_efron/34673/Двор. — Дата доступа: 14.01.2016.
5. Диканьский, М. Г. Постройка городов их план и красота. / М. Г. Диканьский. — Петроград: Издание Н.П. Карбасникова, 1915. — 307 с.

УДК: [72.036+711.4.03](571.1)

ВЛИЯНИЕ ЛАНДШАФТНЫХ УСЛОВИЙ НА ПЛАНИРОВОЧНУЮ СТРУКТУРУ ГОРОДОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ 1930-Х ГГ.

Духанов С.С.

кандидат архитектуры, доцент кафедры «Основ архитектурного проектирования, истории архитектуры и градостроительства» Новосибирского государственного университета архитектуры, дизайна и искусств (НГУАДИ)

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ) в рамках проведения научного исследования в области гуманитарных наук по теме «Генпланы городов Западной Сибири 1930-х – 1950-х гг.: градостроительные идеи и региональные особенности» (проект №15-04-00356); номер государственной регистрации научно-исследовательской темы проекта №115042370011.

В статье рассматривается роль ландшафта в формировании планировочной структуры городов Западной Сибири в 1930-е гг. Выявляются региональные особенности ландшафта и практиковавшиеся в то время подходы к его использованию в градостроительстве. Рассматриваются следующие города: Омск, Новосибирск, Барнаул, Томск, Кемерово и Новокузнецк (Сталинск). Исследование основано на архивных источниках.

Введение. Советский период в истории архитектуры и градостроительства горо-

6. Крашенинников, А. Жилые кварталы: Учеб. Пособие для архит. и строт. Спец. Вузов / Под общ. ред. Н. Н. Миловидова, Б. Я. Орловского, А. Н. Белкина. — М.: Высш. шк., 1988. — 87 с.: ил.

7. Нитиевская, Е. Е. Архитектурно-ландшафтная реорганизация жилой застройки: типологические модели / Е. Е. Нитиевская // Архитектура: сборник научных трудов. — 2008. — Вып. 1. — С. 83 — 86.

8. Nicole Foletta, Simon Field Europe's Vibrant New Low Car(bon) Communities. ITDP - Institute for Transportation and Development Policy [Electronic resource]. — 2016. Режим доступа: <https://www.itdp.org/wpcontent/uploads/2014/07/16.-LowCarbonCommunities-Screen.pdf>.

CONCEPTUAL APPROACHES TO PLANNING YARD SPACE IN MINSK HOUSING HIGH-RISE DEVELOPMENTS

Vashkevich V.V.

Belarusian National Technical University

The evolution of Minsk housing high-rise development yard space and the further directions of its improvement are described.

Поступила в редакцию 14.02.2016 г.

дов Западной Сибири давно привлекает внимание исследователей [1; 2; 3; 4; 5].

Как отмечает Ю.Л. Косенкова, одним из наиболее интересных в советском градостроительстве был период 1930-х гг., когда активно формировались новые подходы к городу [6, с.242-243; 7, с.37-40; 8, с.15-17]. В это время, в связи с индустриализацией, интенсивно развивались и города Западной Сибири, разрабатывались многочисленные градостроительные проекты.

Ландшафт Западной Сибири имеет ряд специфических особенностей. Однако до сих пор материал по градостроительству Западной Сибири 1930-х гг., хранящийся в центральных и местных архивах, не анализировался с точки зрения влияния ландшафтных условий на формирование планировочной структуры городов.

Основная часть. Региональные условия Западной Сибири достаточно хорошо освещены в документах 1930-х гг. Параметры членений ландшафта имели следующие общие черты.

Крупные западносибирские реки – Иртыш, Обь и Томь – текли на север и имели ледниковое питание. Из-за неблагоприятного водного режима (резких перепадов уровня во время весенних и осенних паводков) они не получили рекреационного значения, подобного рекам Европейской части страны. А поскольку их направление не совпадало с направлением основного грузопотока Сибири (запад-восток), главным видом транспорта на протяжении XX века являлись железные дороги [9, л.4; 10, л.238, 252-255, 268-270; 11, л.25об.].

Мелкие элементы ландшафта (овраги и малые реки) располагались поперечно к долинам больших рек. Между ними находились удобные для строительства участки, вдоль которых в конце XIX – первой трети XX вв. интенсивно прокладывались железнодорожные линии и ветки. Линии отчуждения железных дорог заострили морфологию ландшафта: городские территории были расчленены на ряд удлинённых по форме и обращённых «торцом» к большим рекам площадок [12, л.3, 4об., 5].

Господствующие в Западной Сибири юго-западные ветры требовали проведения ветрозащитных мероприятий против снежных и пылевых заносов [13, л.14об.; 12, л.4об.].

Одним из важнейших вопросов районирования советских городов в годы первых пятилеток считалось рациональное размещение промышленных и селитебных районов – с точки зрения организации транспорта, санитарно-

гигиенических условий и т.д. [14, с.118-136; 15; 16].

В этот период в Западной Сибири наметились два подхода к использованию местных ландшафтных условий при районировании городских территорий.

1. Первый подход осуществляли комиссии промышленных объединений, которые в первой половине 1930-х гг. выбирали площадки для своих предприятий и поселков. Для них ведущими факторами были компактное размещение своих предприятий и отсутствие крупных средств на создание инфраструктуры и преобразование природной среды – на инженерную подготовку территорий, гидростроительство и т.п. При таком подходе районирование городов целиком подчинялось морфологии ландшафта: под промышленные и жилые районы отводились ровные площадки вдоль железных дорог, которые не требовали крупных средств на освоение.

В результате ведомственного подхода Новокузнецк, Кемерово, Новосибирск и Барнаул в начале 1930-х гг. получили следующую планировочную структуру. Промышленные и селитебные районы городов имели удлинённую форму, располагались параллельно друг другу, вдоль железных дорог и торцами к большим рекам – Томи и Оби [17, л.35, 60-61, 73-74; 18, л.18-19; 10, л.54-55, 59, 60-61, 73-75; 19, л.56; 20, л.1-3] (рис. 1, 2, 3).

В этом отношении показателен Новосибирск. В 1927-1929 гг. под руководством профессора Б.А. Коршунова проектировщики Бюро планировки городов Картоиздательства НКВД подготовили тщательно разработанный проект планировки Новосибирска.

Согласно идее Коршунова Новосибирск на обоих берегах должен был развиваться вдоль Оби. Текстильная промышленность левого берега была намечена параллельно жилому району и реке. Однако в 1929 г. работы над проектом были прекращены и планировочное развитие Новосибирска, как и городов Кузбасса, стали определять выездные комиссии промышленных объединений.



Рис. 1. Сталинск (Новокузнецк).
Проект планировки. Московское отделение
Горстройпроекта, 1934 г.

К этому времени трасса железнодорожной сверхмагистрали (вдоль которой должны были располагаться заводы) была перенесена гораздо дальше на юг, что вместе с ее незавершенностью к началу размещения новых предприятий, выдвинуло на первое место в качестве строительной артерии старую, поперечную к Оби железнодорожную магистраль. Вдоль нее разместили комбинаты-гиганты (Сибкомбайн, Сибмашстрой) и их соцгорода [21, л.11, 19-19об.; 22, л.3, 6-8, 21-22, 35]. С организацией этих промышленно-селитебных районов Новосибирск «развернулся» поперек к реке (рис. 2).

Аналогичного подхода к районированию держалось Проектное бюро Сибкрайкомхоза в начале 1930-х гг. при составлении схем планировок Омска и Томска. В этих городах, включенных в планы индустриализации с опозданием, проекты предшествовали размещению предприятий. В проекте Омска новый промышленный район целиком занял пустующий разрыв между старым Омском и расположенным южнее Ленинском, разрезав правобережный город на две части.



Рис. 2. Новосибирск. Генеральный проект
планировки. Гипрогор, 1934 г.

Между тем, для города было актуально соединение старого Омска, где располагались основные культурно-бытовые учреждения, с Ленинском, где находился пассажирский вокзал [23, л.6]. В Томске, как и в Барнауле, вся новая промышленность сосредоточивалась в одном промрайоне – на северной периферии города, ниже по течению Томи [24, л.5, 9-11об., 14об.-15, 75].



Рис. 3. Барнаул. Проект планировки.
Фото макета. Запсибпроект, 1937 г. [27, л.197,
фото 5]

Таким образом, в начале 1930-х гг. ведомственный подход к использованию местных условий получал все более широкое распространение.

На первый взгляд, в подчинении районирования морфологии ландшафта не

было ничего плохого. Однако, когда в середине 1930-х гг. развернулись активные работы по генеральной планировке и застройке городов, обнаружилось, что ведомственный подход оставил после себя неразрешимые планировочные противоречия.

Жестко привязанное к ландшафту районирование затруднило организацию транспортных связей. Разделенные оврагами и железнодорожными линиями, промышленные и селитебные районы примыкали друг к другу длинными сторонами, что требовало для организации межрайонных связей большого числа инженерных сооружений: мостов, путепроводов и т.п.

В Новокузнецке возникла чересполосица промышленных и селитебных районов. В результате после пуска Кузнецкий металлургический завод перекрыл все сообщение между Верхней и Нижней колониями. Руководителям предприятия пришлось в срочном порядке строить под территорией завода дорогостоящий автогужевой тоннель длиной 544 м [25, с.9, 131, 139].

В Кемерово и Барнауле, где чересполосицы удалось избежать, возникла другая проблема. Селитебная часть города (существовавшие и проектировавшиеся жилые районы) получала по отношению к промышленности так называемое торцовое положение, что должно было привести в будущем к серьезным проблемам транспортного сообщения.

При таком районировании направления трудовых и культурно-бытовых потоков не совпадали. Промышленность расположилась с длинных сторон жилых районов, а пойма и остатки лесов, которые предполагалось использовать под рекреацию, оказались по их торцам. Удлиненная форма районов и их взаимное положение требовали организации внутрирайонных транспортных связей в продольном, а межрайонных – в поперечном направлении. Разнонаправленность и протяженность магистралей, в свою очередь, не позволяла объединить

усилия горсоветов и промышленности по застройке и благоустройству городов.

Ведомственное районирование вело к нерациональному использованию городской территории. Так, промышленные и жилые районы не только соприкасались длинными сторонами, но еще и располагались поперек господствующих в Западной Сибири юго-западных ветров. Это требовало создания протяженных санитарных и ветрозащитных зон для жилых районов.

2. Второй подход связан с Главным управлением коммунального хозяйства (ГУКХ) РСФСР, позднее реорганизованным в соответствующий Наркомат (НККХ). Для экспертов Научно-технических советов ГУКХ и НККХ, которые в 1930-е гг. рассматривали и утверждали проекты планировок, главной была рациональная организация города и его коммунального хозяйства в целом. Они стремились опираться на исторически сложившуюся планировочную основу и использовали местные условия для создания компактного города. При таком подходе районирование зачастую не совпадало с членениями ландшафта. Но зато организовывались экономичные транспортные и инженерные коммуникации, сети культурно-бытового обслуживания и рекреации. Планировочными средствами создавались благоприятные условия для объединения усилий горсоветов и промышленности по застройке и благоустройству городов.

При рассмотрении схемы планировки Омска в мае 1932 г. НТС ГУКХ потребовал отодвинуть проектируемую промышленность на восток от Иртыша «в целях сохранения территории для расселения между Омском и Ленинском» [23, л.50, 84]. Освободившаяся вдоль реки полоса отводилась под жилье. Это позволяло объединить город и связать между собой важные объекты городской инфраструктуры (рис. 4).

При рассмотрении схемы Томска в октябре 1935 г. эксперты НТС НККХ также настояли на нестандартном для того вре-

мени решения: «рассредоточении» северного промрайона.

Если при рассмотрении схемы Омска в 1932 г. децентрализация промышленности считалась неизбежным злом, вытекающим из исторических условий города, то для Томска в 1935 г. это стало уже ведущей идеей районирования.



Рис. 4. Омск. Схема распределения территории. Новосибирское отделение Горстройпроекта, 1935 г. [28, л.50, фото 2]

Равномерное размещение промышленности вокруг Томска, который, как и Омск, имел вытянутую вдоль реки конфигурацию, позволило более рационально организовать внутригородской транспорт: избежать концентрации транспортных потоков на производство, устранить порожние направления и уменьшить необходимый подвижной состав [24, л.24об., 25, 51, 76].

Кроме того, равномерный охват Томска ведущими застройщиками, которыми в то время являлись только промпредприятия, позволял привлечь средства

промышленности «в дело реконструкции Томска». Устранялась возможность появления обособленного рабочего поселка (соцгорода), как это имело место в Барнауле. Теперь Томский горсовет мог требовать от предприятий «расселяться в пределах существующего города» [24, л.36, 66об.] (рис. 5).



Рис. 5. Томск. Проект планировки. Запсибпроект, 1939 г. Фото макета [26, л.10, фото 3]

Рассредоточение промышленности позволило наметить значительный объем первоочередного капитального строительства на старых магистралях общегородского значения, идущих вдоль крупных рек. Теперь в благоустройстве и застройке этих улиц и их отдельных участков была заинтересована промышленность. На этих магистралях располагалась наиболее ценная капитальная, в том числе многоэтажная, застройка дореволюционного периода [26, л.5, фото 4, 5; л.9, фото 4; л.20, фото 1, 2, 3, 5].

Приречное направление развития позволило проектировщикам активно использовать элементы природного ландшафта. В композицию «речного фасада» вошли крупные реки (Иртыш и Томь), а также наиболее красивые по ландшафту места обоих городов: в Омске – район крепости и устье Оми; в Томске – устье Ушайки и Воскресенская гора. Прибрежные части были наиболее застроены, здесь уже имелись защитные гидротехнические сооружения на крупных реках и мосты через малые реки – Омь и Ушайку [23, л.51, 53; 24, л.6, 20-21, 37-37об., 59-60]. Теперь эта ценная застройка, инженерные сооружения, благоустройство и эффектные ландшафтные объекты включались в новую планировку и участвова-

ли в формировании нового образа города. Их можно было лишь дополнять новыми объектами.

Эксперты НККХ указывали на преимуществе такого подхода. Он позволил формировать «архитектурное лицо» Омска и Томска достаточно скромными средствами, а их облик получил индивидуальные черты [23, л.53; 24, л.38].

Закключение. В условиях Западной Сибири слепое подчинение планировочной структуры исключительно членениям ландшафта заостряло неблагоприятные факторы. Более перспективным оказался подход коммунальных органов, при котором специфика ландшафтных условий использовалась для интересов города в целом.

С середины 1930-х гг. второй подход получал в Западной Сибири все более широкое распространение. После Великой Отечественной войны проектировщики, опираясь на новые принципы районирования, смогли, при размещении новых предприятий, «развернуть» вдоль рек также Барнаул и Кемерово [27, л.3, фото 1; л.43, фото 1]. Напротив, подход, при котором районирование подчинялось морфологии ландшафта, во второй половине 1930-х гг. практически исчезает из градостроительной практики.

Литература:

1. Баландин С.Н. Новосибирск. История градостроительства 1893-1945 гг. – Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1978. – 135 с.: ил.
2. Баландин С.Н. Архитектура Барнаула. – Барнаул: Алтайское кн. изд-во, 1974. – 112 с.: ил.
3. Долнаков А.П., Долнакова Е.А., Зотеева Л.А., Степанская Т.М. Памятники архитектуры города Барнаула. – Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1982. – 160 с.: ил.
4. Кочедамов В.И. Омск. Как рос и строился город. – Омск: Омск. кн. изд-во, 1960. – 112 с.: ил.
5. Оглы Б.И. Строительство городов Сибири. Л.: Стройиздат. Ленинград. отд-ние, 1980. – 272 с.: ил.
6. Косенкова Ю.Л. Советский город 1940-х – первой половины 1950-х годов. От творческих поисков к практике строительства. Изд. 2-е, доп. / Ю.Л. Косенкова. – М.: «ЛИБРОКОМ», 2009. – 440 с.: ил.
7. Косенкова Ю.Л. Научное наследие Г.В. Шелейховского и его место в истории со-

ветского градостроительства // *Academia. Архитектура и строительство.* – 2007. – № 3. – С. 37-40.

8. Косенкова Ю.Л. Советская архитектура в поисках средств создания благоприятной среды // *Academia. Архитектура и строительство.* – 2009. – № 5. – С. 15-19.

9. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 188.

10. ГАО. Ф. Р-12. Оп. 3. Д. 86.

11. ГАО. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 1982.

12. ГАО. Ф. Р-1980. Оп. 1. Д. 64.

13. ГАО. Ф. Р-531. Оп. 1. Д. 27.

14. Давидович В.Г. Вопросы планировки новых городов. – Л.: ЛНИИКХ, 1934. – 191 с.: ил.

15. Коньшева Е.В., Меерович М.Г. «Берег левый, берег правый»: Э.Май и открытые вопросы истории советской архитектуры (на примере проектирования и строительства Магнитогорска) [Электронный ресурс] / Е.В. Коньшева, М.Г. Меерович // *Архитектон: известия вузов.* – 2010. – № 30. – Режим доступа: http://archvuz.ru/numbers/2010_2/018. – Дата доступа: 26.11.2014.

16. Коньшева Е.В., Меерович М.Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток (на примере Магнитогорска). – М.: ЛЕНАНД, 2012. – 224 с.: ил.

17. ГАО. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 317.

18. ГАО. Ф. Р-12. Оп. 3. Д. 1012.

ГАО. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 2075.

ГАО. Ф. Р-12. Оп. 2. Д. 338.

ГАО. Ф. Р-1980. Оп. 1. Д. 309.

ГАО. Ф. Р-12. Оп. 1. Д. 2059.

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-314. Оп. 1. Д. 7755.

ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 7899.

Кузнецкий металлургический комбинат им. тов. И.В. Сталина. От XVI к XVII съезду ВКП(б) / Отв. ред. Э. Гольденберг. – Л.: Ленгорлит, 1934. – 211 с.: ил.

Музей истории архитектуры Сибири (МИАС) им. С.Н. Баландина. ФГС. Оп. 9.

МИАС им. С.Н. Баландина. ФГС. Оп. 4.

МИАС им. С.Н. Баландина. ФГС. Оп. 3-2.

THE IMPACT OF THE LANDSCAPE ON THE PLANNING STRUCTURE OF CITIES OF WESTERN SIBERIA 1930s

Dukhanov Sergey
Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

The article deals with the role landscape in the planning structure of cities of Western Siberia in the 1930s. Identified by the regional landscape features and practiced while the approaches to its use in urban development. It covers the following cities: Omsk, Novosibirsk, Barnaul, Tomsk, Kemerovo and Novokuznetsk (Stalinsk). The study is based on archival sources.

Поступила в редакцию 14.02.2016 г.