

Вестник Томского государственного
архитектурно-строительного университета.
2024. Т. 26. № 4. С. 76–85.

ISSN 1607-1859 (для печатной версии)
ISSN 2310-0044 (для электронной версии)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo
arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta –
Journal of Construction and Architecture.
2024; 26 (4): 76–85.

Print ISSN 1607-1859
Online ISSN 2310-0044

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 72.036

DOI: 10.31675/1607-1859-2024-26-4-76-85

EDN: EMUCVJ

ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВОЧНОГО РЕШЕНИЯ БУДУЩЕГО СИБИРСКОГО МЕГАПОЛИСА НОВО-НИКОЛАЕВСКА (СОВР. НОВОСИБИРСК) В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Николай Петрович Журин

*Новосибирский государственный университет архитектуры,
дизайна и искусств имени А.Д. Крячкова, г. Новосибирск, Россия*

Аннотация. Предметом исследования является начальная страница в истории градостроительства будущего Новосибирска в период формирования его генерального плана в конце XIX – начале XX в. Исследуется процесс становления первоначальной структуры города в виде Центральной, Железнодорожной и Закаменской частей с их ортогональной схемой кварталов, улиц и переулков.

Актуальность. Градостроительный феномен дореволюционного Ново-Николаевска, исследуемый в статье, представляет значительный интерес для истории отечественного и мирового градостроительства. Рассматриваются и оцениваются черты реализации градостроительной идеи, а также возможности использования в данном случае других градостроительных концепций и новых планировочных приёмов, доступных в те годы.

Результаты. Обосновывается необходимость сохранения сложившейся исторической градостроительной структуры в центральной части современного Новосибирска, рассматривается возможность её использования в градостроительной практике в области реконструкции и развития исторических кварталов города.

Ключевые слова: градостроительство, планировочная структура, Великий Сибирский путь, прямоугольная сетка кварталов, землепользование, квартал, масштаб застройки, современное градостроительство

Для цитирования: Журин Н.П. Особенности планировочного решения будущего сибирского мегаполиса Ново-Николаевска (совр. Новосибирск) в конце XIX – начале XX века // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2024. Т. 26. № 4. С. 76–85. DOI: 10.31675/1607-1859-2024-26-4-76-85. EDN: EMUCVJ

ORIGINAL ARTICLE

NOVO-NIKOLAEVSK (NOVOSIBIRSK): PLANNING SOLUTION OF THE FUTURE SIBERIAN METROPOLIS LATE IN THE 19th AND EARLY 20th CENTURIES

Nikolai P. Zhurin

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts, Novosibirsk, Russia

Abstract. The paper studies the urban planning of future Novosibirsk in the period of formation of its general plan late in the 19th and early 20th centuries. The initial structure of the city as Central, Railway and Zakamenskaya parts with their orthogonal scheme of blocks, streets and alleys is investigated.

The urban planning phenomenon of pre-revolutionary Novo-Nikolaevsk is of great interest for the history of national and world urban planning. The urban planning is considered and evaluated as well as the use of other planning concepts and new techniques available in those years.

The necessity of preserving the existing historical urban structure in the central part of modern Novosibirsk is substantiated, the possibility of its practical use in reconstruction and development of historical quarters of the city is considered.

Keywords: urban planning, planning structure, Great Siberian Railway, rectangular grid of blocks, land use, construction scale, urban planning

For citation: Zhurin N.P. Novo-Nikolaevsk (Novosibirsk): Planning Solution of the Future Siberian Metropolis Late in the 19th and Early 20th Centuries. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture*. 2024; 26 (4): 76–85. DOI: 10.31675/1607-1859-2024-26-4-76-85. EDN: EMUCVJ

Градостроительный феномен дореволюционного Ново-Николаевска представляет значительный интерес для истории отечественного и мирового градостроительства. Следует отметить, что планировочная структура Ново-Николаевска начала складываться не из традиционного для сибирского города острога с его элементами радиально-кольцевой схемы и дальнейшим развитием под влиянием градостроительных идей эпохи классицизма, в частности, планировочных мероприятий, предусмотренных в регулярных градостроительных идеях архитектора В. Гесте.

Решающим фактором для развития будущего поселения явился выбор места пресечения р. Оби Западно-Сибирским участком Сибирской железной дороги (начальник строительства – гражданский инженер К.Я. Михайловский) и дальнейшего её продолжения в виде Средне-Сибирской дороги (начальник строительства – инженер-путеец Н.П. Меженинов) [1, с. 288–292]. Строительство железнодорожного моста и возникший поселок его строителей при впадении р. Каменки в Обь входили в компетенцию Алтайского горного округа, а полоса отчуждения железной дороги вдоль р. Оби и строящаяся станция «Обь» (будущий Новосибирск-Главный) уже относились к Средне-Сибирскому участку, который шёл от правого берега р. Оби до оз. Байкал.

В 1891 г. в с. Большое Кривошёрково на левом берегу р. Оби прошло выездное совещание с участием К.Я. Михайловского и строителей будущего моста.

На этом совещании были рассмотрены и утверждены представленные начальником изыскательского отряда, занимавшегося определением возможного местоположения железнодорожного моста через р. Обь, В.И. Роецким гидрографические материалы его части изыскательской экспедиции. 16 февраля 1893 г. правительственные организации Российской империи одобрили окончательный вариант постройки железнодорожного моста через р. Обь у с. Большое Кривошёково, который утвердил император Александр III [2, с. 26].

Следует отметить, что земли правобережья Оби, отведённые безвозмездно для проведения железной дороги, принадлежали Томскому имению Кабинета Его Императорского Величества и управлялись администрацией Алтайского округа, располагавшейся в г. Барнауле.

Исследователь истории землеустройства на месте будущего Новосибирска Н.А. Минина, опираясь на архивные документы Главного управления Алтайского горного округа, в статье «Образование города Новониколаевска: землеустройство в 1893–1895 гг.» отмечает, что помощник начальника Алтайского округа по Земельной части Е. Недзвецкий, обращаясь 23 июня 1894 г. к начальнику Алтайского округа генералу-лейтенанту В.К. Болдареву, писал: «...на месте ныне существующих села Кривошековского и выселка его на правом берегу Оби не более как через 10–20 лет образуется один из лучших городов Сибири в торговом отношении...» [3, с. 148].

В 1895 г., почти одновременно с возникшими намерениями планировать стремительно развивающееся будущее поселение на р. Оби, в Комитет Сибирской железной дороги обратился преподаватель ситуационного черчения (градостроительства) Института гражданских инженеров и Института инженеров путей сообщения Д.А. Лебедев. Он предлагал заранее выяснить, где могут возникнуть новые поселения и какие уже существующие получают развитие, а затем составить для них градостроительные планы. В городах предлагалось четкое зонирование территории: селитьба – промышленность – железнодорожный транспортный узел.

Специальное совещание, собранное при Комитете Сибирской железной дороги, признало, что «...путем составления планов будущих поселений возможно было бы избежать в Сибири тех губительных в санитарном и пожарном отношении условий застройки, в которых находится большинство мест, возникших вдоль рельсовых линий Европейской России, создававшихся без всякой системы» [4]. Комитет предполагал приступить к реализации градостроительных мероприятий по мере выяснения на практике наиболее перспективных мест для градостроительного освоения края.

Одним из наиболее важных событий в развитии железнодорожного градостроительства явилось строительство Китайско-Восточной железной дороги (1897–1903 гг.), которое послужило мощным импульсом для дальнейшей реализации приёмов современного градостроительства на отдаленных территориях. Освоение линии КВЖД было отмечено волной прогрессивных градостроительных разработок, в которых были представлены генеральные планы городов Дальнего (гражданский инженер К.Г. Сколимовский) и Порт-Артура (1898 г.), а также г. Харбина (1899 г.), несущих в себе черты теории города-сада Э. Говарда. В проекте г. Дальнего основу городской планировки составляли

площади, соединенные проспектами, которые делили пространство на кварталы, а лучеобразные прямые улицы внутри них разделяли городское пространство на персональные владения (рис. 1) [5].



Рис. 1. Генеральный план г. Дальнего; литографированный чертеж (Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги, 1897–1903. Санкт-Петербург, 1903. С. 272)

Fig. 1. General plan of the town of Dalny; lithographed drawing (Album of constructions and standard drawings of the Chinese Eastern railway, 1897–1903. St.-Petersburg, 1903)

Градостроительный опыт создания населенных мест при железной дороге получил определённое развитие в проектировании железнодорожных поселений для служащих магистрали в 1910-е гг., однако он был прерван в связи с началом Первой мировой войны. Большой резонанс вызвал проект 1912 г. города-сада при железнодорожной станции Прозоровская Казанской железной дороги гражданского инженера В.Н. Семёнова и архитектора А.О. Таманова (Таманяна). Непосредственно в Сибири проектировался железнодорожный хутор-сад на левом берегу р. Иртыш близ г. Омска. Идеи города-сада в других городах Западной Сибири получили своё развитие в градостроительных проектах в годы Первой мировой войны, когда стала очевидна роль Сибири в военное время. В 1916 г. Министерством путей сообщения было принято постановление об активизации строительства железнодорожных посёлков, тяготеющих к Транссибирской магистрали, решенных в градостроительной стилистике города-сада [6, с. 28].

Несмотря на тесное сотрудничество проектировщиков и строителей Великого Сибирского пути, на правом берегу Оби основные землеустроительные работы по обустройству возникшего поселения были предприняты администрацией Алтайского горного округа. Первый эскизный план на правом берегу Оби был выполнен летом 1896 г. межевщиком Алтайского горного округа Кузнецовым, который сформировал триединую городскую застройку будущего Ново-Николаевка в виде трёх селитебных районов: Вокзального, Центрального и Закаменского, – решенных на основе одинаковой планировочной схемы – прямоугольной сетки небольших кварталов улиц и переулков – ортогональной структуры, получившей неофициальное название «шахматной» [7, с. 17–20].

В каждом районе будущего Ново-Николаевска Кузнецов выбрал одинаковую планировочную схему и координаты её построения. В Вокзальной части это были горизонтальные и вертикальные улиц и проулков, обращённые на железную дорогу и станцию Обь, в Центральной части – прямоугольная сеть кварталов ориентировалась на наметившуюся ось Юг-Север. В Закаменской части, отделённой от двух предыдущих каньоном р. Каменки, основой ориентации планировочной структуры явилась городская набережная р. Оби. В планировочном отношении план будущего Ново-Николаевска являл своеобразное единство противоположностей, образуя целостную геометрическую по своим принципам планировочную структуру поселения, но разделённую на три части в соответствии с положением каждой на местности и функциональным наполнением, связанным с историей их возникновения (рис. 2).

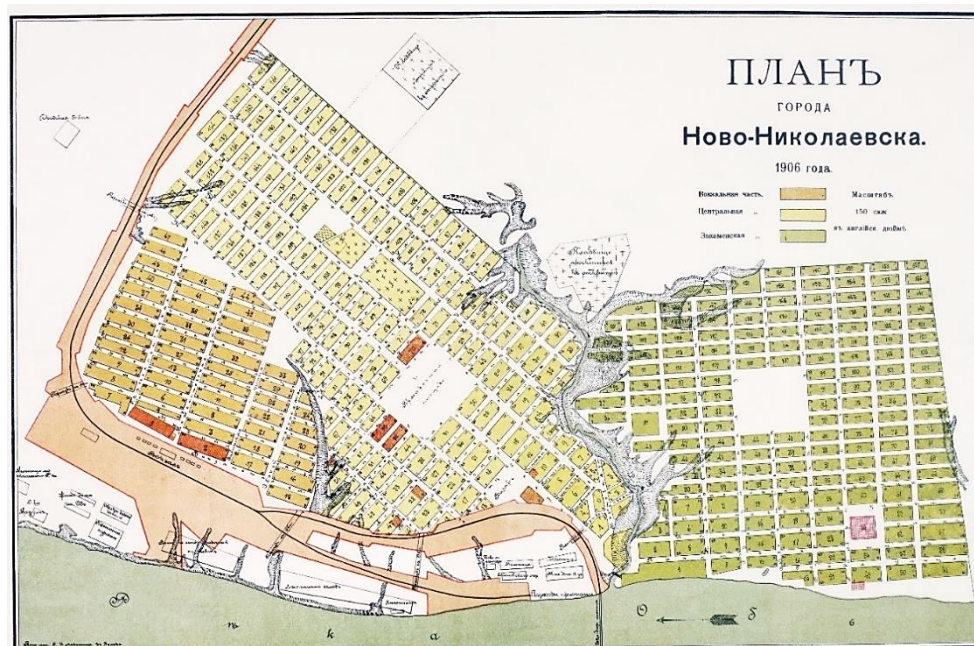


Рис. 2. План г. Ново-Николаевска 1906 г.¹

Fig. 2. Plan of Novo-Nikolaevsk, 1906

¹ URL: <https://images.vfl.ru/ii/1643966211/8007c381/37865417.jpg>

Планы Ново-Николаевска начала XX в. фиксируют и развивают эту первоначальную градостроительную идею, которая позволяла органично осуществлять рост городской территории. В дальнейшем историческое ядро развития Ново-Николаевска подвергалось существенным изменениям, в том числе была осуществлена частичная трансформация и утрата его первоначальной исторической ортогональной структуры прямоугольной сетки кварталов с их заполнением малоэтажной усадебной застройкой начала XX в. В связи с этим важной задачей для сохранения архитектурного и градостроительного наследия является включение в структуру современного и будущего центра Новосибирска фрагментов исторического ядра Ново-Николаевска с его градостроительной составляющей. Со временем планировочные начинания, осуществлённые в Ново-Николаевске начала XX в., оказались удивительным образом созвучны современным градостроительным идеям. В частности, известный публицист в градостроительной сфере Джейн Джекобс и другие теоретики современного градостроительства призывают отойти от идеи своеобразной функциональной стерильности, осуществлённой в генеральных планах современных городов, с их предписанным авторами чётким функциональным зонированием городской территории [8, с. 190–198].

Одинаковая сетка прямоугольных по форме кварталов в Ново-Николаевске начала XX в. позволяла жителям самостоятельно выбирать их разнообразное функциональное наполнение. Современная идея многофункциональности городской территории – наполнения жилого пространства различными функциями в сфере торговли, обслуживания населения, транспортных средств – была практически осуществлена жителями города в начале XX в. При этом набор функций определялся потребностями городского района. В дореволюционном Ново-Николаевске кустарное и пищевое производство, торговля часто функционировали в одном жилом квартале, создавая своеобразную густую сеть обслуживания населения.

Несмотря на непрерывное приращение городских территорий в начале XX в., решение их по той же ортогональной схеме позволяло жителям «новых» районов хорошо ориентироваться в данной градостроительной ситуации, ощущать её сомасштабность своим сложившимся представлениям.

При этом не следует идеализировать условия жизни переселенцев в новом, бурно развивающемся, часто неблагоустроенном городском образовании: трущобная застройка на неудобьях, отсутствие элементарного благоустройства окраинных районов, их неудовлетворительное санитарное состояние были отражены в воспоминаниях, публикациях в сибирской печати, ряде фотографий тех лет.

Нельзя игнорировать и другие негативные стороны застройки молодого города – низкая огнестойкость усадебных строений горожан, их стремление к высокой плотности внутриусадебной застройки, которые привели к опустошительному пожару в 1909 г., фактически полностью уничтожившему двадцать два квартала центральной части города. В связи с этим городская администрация приняла ряд противопожарных мер; любые, даже незначительные изменения в усадебной застройке требовали утверждения или отвергались согласно действующему в те годы строительному законодательству (Строительному уставу). В частности, регламентировались противопожарные разрывы

в деревянной застройке между соседними земельными внутриквартальными наделами, возведение негораемых брандмауэров, введение в Центральной части зоны исключительно каменного строительства. Данный процесс контролировал городской архитектор, должность которого в дореволюционные годы исполнял выпускник Рижского политехнического института инженер-технолог Ф.Ф. Рамман [9, с. 48–50].

Сложившаяся городская застройка Ново-Николаевска начала XX в. оказалась сомасштабна человеку, а частое в те годы и продолжившееся впоследствии вытеснение естественных зелёных насаждений компенсировалось их фактической пешеходной доступностью за пределами города. Молодой Ново-Николаевск в начале XX в. получил в своё пользование крупные загородные территории, необходимые для его функционирования в те годы. Значительная часть жителей Ново-Николаевска имела собственный гужевой транспорт; стремительный рост сети мелких кварталов, улиц и переулков, затруднявший их благоустройство, компенсировался использованием именно этого вида транспорта в различные сезоны (рис. 3).



Рис. 3. Ново-Николаевск, ул. Гудимовская с оборудованными тротуарами для пешеходов и немощным дорожным полотном для проезда гужевого транспорта. Почтовая карточка 1910-х гг.²

Fig. 3. Novo-Nikolayevsk, Gudimovskaya Street with sidewalks for pedestrians and unpaved roadway carts. A postcard, 1910s

Сложившуюся ортогональную структуру планов Ново-Николаевска начала XX в. предложил принципиально пересмотреть в 1925 г. городской инженер И.И. Загривко (Загреев), который трактовал этот вопрос как разработку нового плана города, рассчитанного на 25 лет. Он считал необходимым

² URL: <http://letopisi54.ru/upload/userfiles/605/60550b4a15aeb8b5d972f0da39f185a5.jpg>

переработку сложившегося планировочного решения, нуждающегося в том, чтобы в него были введены лучевые магистрали, т. к. прямолинейная разбивка кварталов в связи с развивающимся движением по улицам города уже устарела (рис. 4). Предложенный И.И. Загивко послереволюционный план г. Новосибирска, как и план г. Дальнего К.Г. Сколимовского, строился на идеях города-сада Э. Говарда. Его основой была не частная земельная ячейка горожанина, а нечто коллективное, связанное с общим коммунальным интересом, созвучным идеям первых послереволюционных лет. Следует заметить, что его план г. Новосибирска не был осуществлён и центральная часть города в дальнейшем во многом сохранила планировочные черты дореволюционного периода.

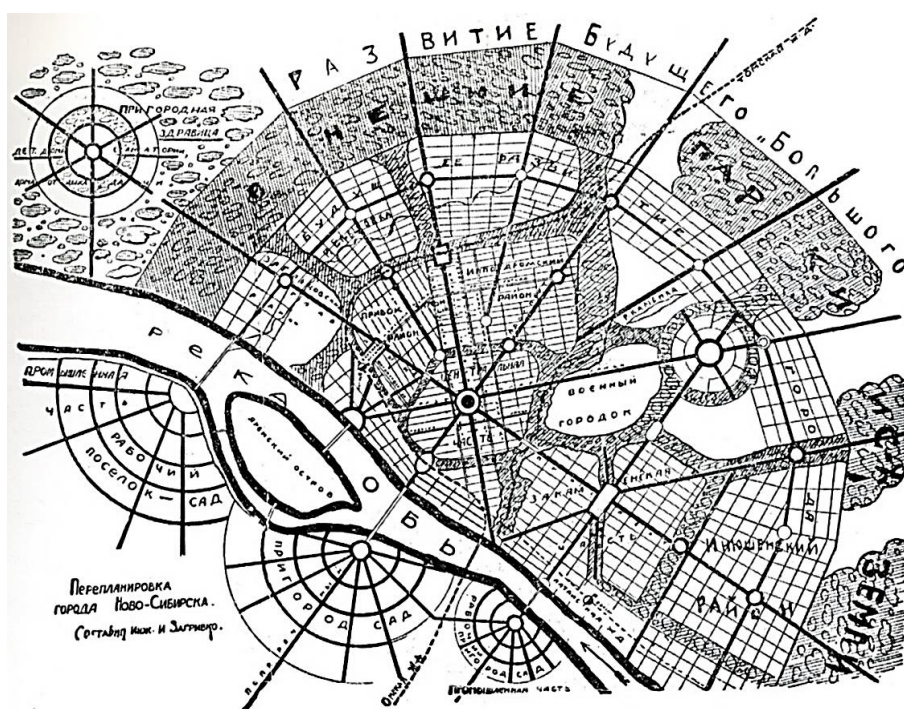


Рис. 4. План города Новосибирска арх. И.И. Загивко³
 Fig. 4. Novosibirsk city plan. I.I. Zagivko

Застройка кварталов Ново-Николаевска начала XX в. не казалась композиционно унылой в связи с представленным на планах города однообразием прямоугольной сетки одинаковых по площади кварталов. Многовариантность ее функционального наполнения, разнообразный характер строительных приёмов объёмно-планировочного решения и декора зданий и сооружений создавали неповторимый облик динамично развивающейся городской среды, о чём свидетельствуют сохранившиеся фотографии тех лет и отдельные памятники архитектуры и градостроительства начала XX в. – истории периода рождения и взросления нашего современного мегаполиса (рис. 5).

³ URL: https://dzen.ru/a/YFsuRjvR_T9miOEF

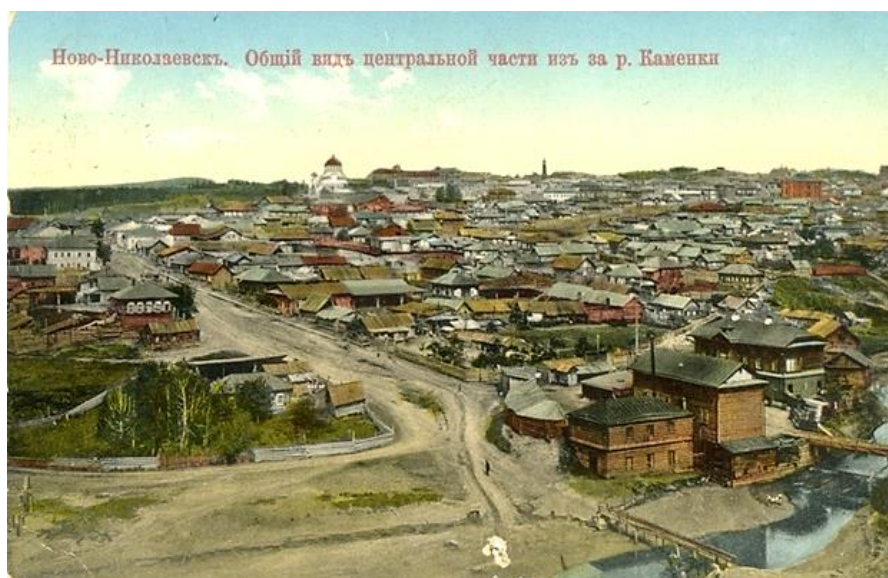


Рис. 5. Ново-Николаевск. Общий вид центральной части города из-за р. Каменки. Почтовая карточка начала XX в.⁴

Fig. 5. Novo-Nikolaevsk: Central part of the city from behind the Kamenka River. Postcard of the early 20th century

Выводы

Планировочная структура центральной части будущего крупнейшего центра Сибири, сложившаяся в к. XIX – н. XX в., представляет не только исторический интерес как феномен в теории и практике градостроительства XX в. Относительно короткая, но феноменально результативная в градостроительном плане история формирования структуры Ново-Николаевска – современного Новосибирска – определяет необходимость бережного отношения к сложившейся структуре его центральной части.

Местами сохранившаяся мелкая сетка прямоугольных кварталов несёт в себе широкие возможности использования для создания пешеходной зоны в исторической части города. Существовавший масштаб дореволюционной застройки, сохранившейся в виде отдельных памятников архитектуры, является перспективным направлением в современной застройке планировочных фрагментов исторического центра Ново-Николаевска – Новосибирска.

К сожалению, разрушение исторической застройки в середине XX в., укрупнение кварталов в 1960–70-е гг., резкое повышение этажности в виде точечной застройки принципиально изменили исторически сложившуюся планировочную структуру города, которая для современного градостроительства обладает большим творческим потенциалом в плане создания комфортной городской среды центра крупнейшего мегаполиса Сибири.

⁴ URL: https://i01.fotocdn.net/s107/252a5a4cc5f9ec25/public_pin_m/2342420505.jpg

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. *Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге* / под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова, А.Ф. Здьярского. Санкт-Петербург : Товарищество Художественной печати, 1900. 600 с.
2. *Власов Г.М.* Первый железнодорожный мост через Обь: (Изыскания, проектирование, строительство). Новосибирск : Сиб. гос. ун-т путей сообщ. (НИИЖТ), 2000. 36 с.
3. *Минина Н.А.* Образование города Новониколаевска: землеустройство в 1893–1895 гг. // Вестник Томского государственного университета. 2015. № 397. С. 147–153.
4. ГАКК. Ф. 595. Оп. 59. Д. 106. Л. 1–46.
5. *Первый город-сад в России* // Городское дело. Санкт-Петербург. 1912. № 22. С. 1398–1403.
6. *Залесов В.Г., Воронина О.С., Кожуркова Т.Б.* Город-сад в Томске // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2015. № 4 (51). С. 22–35.
7. *Баландин С.Н.* Новосибирск. История градостроительства, 1893–1945 гг. Новосибирск : Западно-Сибирское кн. изд-во, 1978. 201 с.
8. *Джекобс Д.* Смерть и жизнь больших американских городов : пер. с англ. Москва : Новое издательство, 2011. 460 с.
9. *Журин Н. П.* Архитектура сибирского города конца XIX – начала XX века. Новосибирск : Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств имени А.Д. Крячкова, 2022. 144 с.

REFERENCES

1. *Dmitriev-Mamonov A.I., Zdyarskii A.F. (Ed.)* Guide to the Great Siberian Railway. St.-Petersburg: Tovarihschestvo Khudozhestvennoi pečati, 1900. 600 p. (In Russian)
2. *Vlasov G.M.* First Railroad Bridge Across the Ob: Survey, Design, Construction. Novosibirsk: Siberian State Transport University, 2000. 36 p. (In Russian)
3. *Minina N.A.* The Formation of the City of Novonikolaevsk: Land Management in 1893–1895. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2015; 397: 147–153. (In Russian)
4. State Archive of the Krasnoyarsk Territory. Form 595, inventory 59, file 106, sheets 1–46.
5. The First Garden City in Russia. *Urban Affairs*. 1912; 22: 1398–1403. (In Russian)
6. *Zalesov V.G., Voronina O.S., Kozhurkova T.B.* Garden City in Tomsk. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2015; 4 (51): 22–35. (In Russian)
7. *Balandin S.N.* Novosibirsk: A History of Urban Planning, 1893–1945. Novosibirsk, 1978. 201 p. (In Russian)
8. *Jane Jacobs.* The Death and Life of Great American Cities. Moscow: Novoe izdatel'stvo, 2011. 460 p. (Russian translation)
9. *Zhurin N.P.* Architecture of Siberian City in 19–20th Centuries. Novosibirsk: Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts, 2022. 144 p. (In Russian)

Сведения об авторе

Журин Николай Петрович, канд. архитектуры, профессор, зав. кафедрой, Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств, 630099, г. Новосибирск, Красный пр., 38, nikolayzhurin@mail.ru

Author Details

Nikolay P. Zhurin, PhD, Professor, Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts, 38, Krasnyi Ave., 630099, Novosibirsk, Russia, nikolayzhurin@mail.ru

Статья поступила в редакцию 13.05.2024
Одобрена после рецензирования 31.05.2024
Принята к публикации 14.06.2024

Submitted for publication 13.05.2024
Approved after review 31.05.2024
Accepted for publication 14.06.2024