

УДК [72.036+711.4.03](571.1)

*ДУХАНОВ СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ, канд. архитектуры,
ssd613@ngs.ru*

*Новосибирская государственная архитектурно-художественная академия,
630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 38.*

ВЛИЯНИЕ МЕСТНЫХ УСЛОВИЙ НА СХЕМЫ ПЕРЕПЛАНИРОВОК ТОМСКА И НОВОСИБИРСКА 1925 Г.*

В статье анализируются схемы перепланировок Томска и Новосибирска 1925 г. Это были одни из первых крупных градостроительных работ советского периода, осуществленные в Западной Сибири местными инженерными силами. Авторы проектов работали независимо друг от друга, но придерживались общих планировочных принципов, следуя идеям городов-садов. Ландшафт обоих городов также имел общие черты, обусловленные региональной спецификой Западной Сибири. Стремление учесть местные условия привело к близким планировочным решениям.

Ключевые слова: город-сад; история советского градостроительства; градостроительство Западной Сибири; региональные особенности.

SERGEI S. DUKHANOV, PhD,

ssd613@ngs.ru

*Novosibirsk State Academy of Architecture and Fine Arts,
38, Krasnyi Ave., 630099, Novosibirsk, Russia*

REGIONAL CONDITIONS EFFECT ON TOMSK AND NOVOSIBIRSK REPLANNING IN 1925

The paper presents the analyzes Tomsk and Novosibirsk replanning in 1925. These were some of the first major urban development projects of the Soviet period in West Siberia. The projects designed independently are presented herein that, nevertheless observe common principles of the garden city idea. The landscape of both cities also had common features that have been determined by West Siberia specificity. Accounting for regional characteristics resulted in similar planning solutions.

Keywords: garden city; Soviet urban planning; urban development; West Siberia; regional characteristics.

Середина 1920-х гг. стала для нашей страны временем разворота относительно масштабных планировочных работ [1, с. 336–337]. В Западной Сибири одними из первых крупных градостроительных проектов, осуществленных местными инженерными силами, были схемы перепланировок Томска (инж. П.А. Парамонов, 1925 г.) и Новосибирска (инж. И.И. Загрявко, 1925 г.). По отдельности оба проекта и творчество их авторов рассматривались исследователями [2, с. 65–68; 3, с. 122, 72, 76; 4, с. 204–207]. Но до сих пор проекты

* Исследование выполнено при финансовой поддержке Министерства образования и науки России в рамках научно-исследовательского проекта по программе «Формирование государственного задания высшим учебным заведениям в части проведения научно-исследовательских работ». Задание № 2014/137.

не сопоставлялись на предмет планировочных черт, обусловленных общими региональными условиями.

Между тем известно, что их авторы придерживались общих идей городов-садов. Г.Н. Туманик в своих работах на материале второй половины XX в. показал, что города Западной Сибири имели сходные ландшафтные условия [5, с. 35–38].

Цель данной статьи – выявить региональные планировочные особенности схем перепланировок Томска и Новосибирска. Задачи: 1) проанализировать процесс увязки с ландшафтом планировочных идей обеих схем; 2) сопоставить достигнутые в обоих проектах планировочные результаты.

Методика исследования – сопоставительный анализ текстовых и графических свидетельств архивных материалов и местной периодики 1920-х гг. о проектах перепланировок Томска и Новосибирска. Сопоставление градостроительных приемов, которых придерживались их авторы, и предложенных планировочных решений позволяет выявить ряд общих черт схем, обусловленных региональными ландшафтными условиями.

Задачи и условия проектных работ. Как писал инженер Парамонов, схему расширения плана Томска он составлял по поручению Томского местхоза «в связи с возбуждением ходатайства перед центром об увеличении площади городских земель». Задачами этой работы являлись: «наметить участки земли для нового заселения, перенести с низменных и затопляемых районов жилье в более здоровую часть города, распределить промышленный район с рабочим поселком в связи с проектом проведения ж.д. Чулымской ветки» [6, с. 6–7]. Инженер Загивко, делая доклад на совещании при Новониколаевском окружном отделе местного хозяйства 28 ноября 1925 г., связывал необходимость перепланировки Новосибирска (тогда еще Новониколаевска) с тем, что «уже теперь в центре города чувствуется теснота и неблагоустроенность, с возведением же значительных застроек в предстоящее пятилетие – население окажется в каменных мешках, без площадей, удобных выходов и сообщений с отдельными частями города» [7, л. 2 об.]. Соответственно, как отмечали участники совещания, «этим проектом охватывается только существующая площадь города без соответствующего расширения ее» [7, л. 3 об.].

Отличие задач может быть объяснено тем, что если историческая часть Томска в основном сложилась и была застроена капитальными зданиями, то в Новосибирске того времени «строения в городе пока еще незначительные и малоценные», и поэтому «перепланировка его и снос строений теперь не вызывает значительных расходов» [7, л. 2 об.].

Как отмечал Парамонов, «в распоряжение автора не было предоставлено никаких данных исторического, статистического и иного характера по обследованию города, почему пришлось самому собирать необходимые данные, легшие в основу схемы проекта» [6, с. 7]. Загивко также не получил от местных властей необходимых расчетных и обследовательских данных – «работал по собственной инициативе и несмотря на отсутствие у него нужных материалов» [7, л. 4–4 об., 5 об.]. Кроме того, он был ограничен во времени и поэтому прежде всего ориентировался на экономические предпосылки и разрабатывал проект «исходя из соображений наименьшей затраты средств на перепланировку» [7, л. 5].

Общей чертой обоих проектов стало стремление авторов следовать планировочным принципам города-сада: деление города на центры, приемы радиально-полукольцевой планировки, создание отдельных рабочих поселков в форме городов-садов и сохранение естественных зеленых насаждений для общественного пользования. Парамонов мог опереться при этом на свой практический опыт в Томске и Щегловске, тогда как Загрявко пользовался, видимо, только печатными изданиями и информацией, почерпнутой при контактах со сторонниками городов-садов в Сибири и Москве.

Свою роль сыграло натурное обследование городов, позволившее выявить характерные черты ландшафта и функциональных связей. Оба инженера, независимо друг от друга, пришли к необходимости провести общегородскую магистраль параллельно реке, а внутрирайонные улицы – в поперечном к ней направлении и поэтому считали наиболее подходящей для местных ландшафтных условий переработанную радиально-кольцевую планировку. Оба предложили использовать долины малых рек как городские рекреационные зоны.

Применение общих принципов в сходных ландшафтно-климатических условиях привело к появлению во многом схожих пространственно-планировочных решений.

Деление на центры. На основе «всестороннего обследования жизни города в его прошлом и настоящем» Парамонов произвел «районирование города или деление его на центры: на административный, торговый, фабрично-заводской, жилой, учебный, лечебный, военный, сельскохозяйственный и подобного назначения». Он писал, что «распределением зон или центров определяется основная сеть улиц – скелет плана», поскольку «все главные центры [...] соединены широкими магистралями с продольными уклонами, позволяющими устройство по ним трамвая» и транзитного движения [6, с. 3, 9].

В схеме Загрявко также предлагалось создание системы центров – главного и второстепенных (промышленного района, Военного городка, Рабочей слободки, жилых районов и рабочих пригородов-садов), соединенных с главным радиальными улицами [7, л. 3; 8].

В обоих проектах выделялся самостоятельный промышленный район. По проекту Парамонова основное развитие Томска – размещение промышленного района и его рабочего поселка (со своим центром) – планировалось вниз по течению Томи, на север и северо-восток, по направлению господствующих юго-западных ветров. Промышленный район был запроектирован около предполагаемой железнодорожной станции Томск III Чулымской ветки. При этом Парамонов исходил из интересов существующего города: «этот район отнесен ближе к ж.д. пути и пристани, в направлении господствующих (южных) ветров от города и огражден от жилого района полосой зеленых площадей». Для обеспечения жилищами рабочих железнодорожных мастерских и промышленного района около станции Томск II (восточнее Томска III) «в направлении к промышленному району, на высоком сухом месте запроектирован рабочий поселок со своим центром» [6, с. 7–8].

В проекте Загрявко окончательное месторасположение промышленного района в Новосибирске не было определено, но инженер считал, что в любом

случае он должен располагаться по направлению господствующих ветров, иначе «дым и специфический запах будет наносить ветром в центр города» [7, л. 5]. На совещании в ноябре 1925 г. сам Загивко предлагал в качестве возможного варианта новый промышленный район «образовать в районе существующих ныне кирпичных сараев» в верховьях Каменки, за существующим городом. Другие участники предлагали перенести его на левый берег Оби и с учетом господствующих ветров расположить значительно ниже города по течению – «близ деревни Кривошеково» [7, л. 3–4 об.].

На схеме, опубликованной несколько позднее в «Советской Сибири», так называемые «промышленные части» обозначены только на левом берегу, наиболее крупная из них – ниже города по течению Оби [8].

При составлении схемы перепланировки Томска учитывалось то обстоятельство, что в XX в. «Томск приобрел первенствующее значение [...] как научный центр» и в итоге «в настоящее время больше культурный, чем промышленный центр». Поэтому в плане большое внимание было уделено учебному району и его расширению [6, с. 7]. Еще одной задачей при перепланировке Томска была постройка гигиенических жилищ. Для этого «на плане в высокой и сухой местности, на Елани, разбит жилой район, обеспеченный достаточным количеством садов и парков» [6, с. 9]. Напротив, в проекте Загивко, видимо, из-за кратковременности собственных обследований города, новые рабочие поселки-сады оказались запроектированы в пойменной части [8].

Радиально-полукольцевые планировки. Сопоставление обоих проектов показывает, что они предполагали организацию радиальной системы магистралей с полукольцами бульваров.

Графическая часть проекта перепланировки Томска Парамонова на настоящий момент не обнаружена, однако ряд его указаний позволяют реконструировать возможный вид схемы. Так, Парамонов высоко оценивал план Томска 1830 г., который предусматривал расширение города по радиальной системе, создание двух опоясывающих город широких бульваров, упирающихся концами в р. Томь («что и с санитарной, и с противопожарной точек зрения создавало выгодные условия»), и в котором «главные улицы совпадают с направлением подъездных путей» (рис. 1). Последние, в соответствии с ландшафтом, сходились к городу по радиальным направлениям. Парамонов сожалел, что «по чьему-то капризу этот план не был осуществлен», и Томск стал застраиваться «по плану 1883 г. по решетчатой системе» [6, с. 9].

Радиальные улицы на плане Томска 1830 г. шли только до исторического центра, который располагался вдоль берега Томи и имел прямоугольную планировку [9, л. 6, ф. 1]. Это решение можно сопоставить со схемой перепланировки Парамонова. Он пишет, что «при проложении магистралей [соединяющих главные городские центры] автор стремился обойтись без сносов существующих строений в старой части города» [6, с. 9]. Направление диагоналей, которые должны были обеспечить связь центра со станциями Томск I и II, согласуется с направлением радиальных улиц в одобряемом инженером проекте XIX в. Аналогом полукольца бульваров теперь служила петля железной дороги с зеленой защитной зоной.

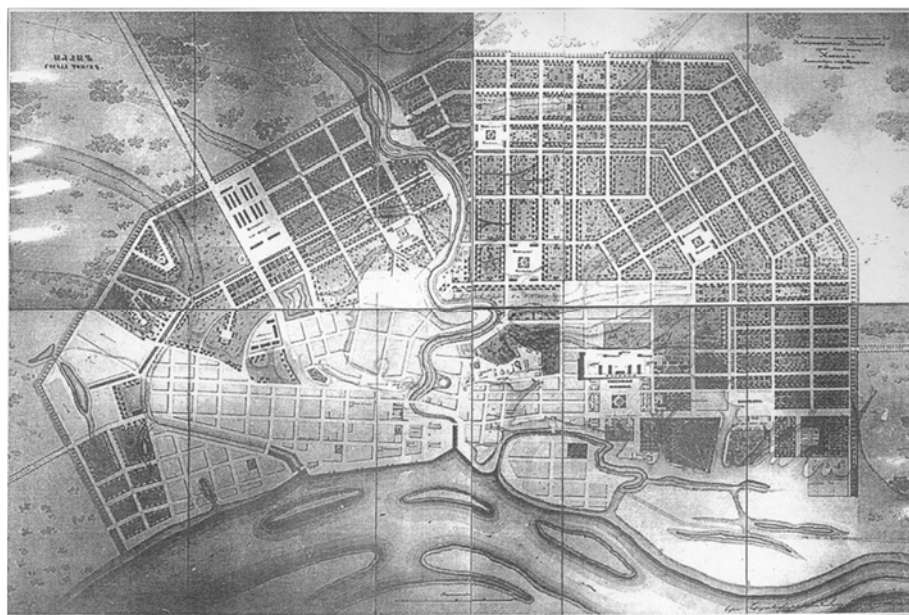


Рис. 1. Проект планировки Томска. Арх. В.И. Гесте, 1830 г. Источник: МИАС им. С.Н. Ба-
ландина. ФГС. Оп. 9. Л. 6. Ф. 1

Загрявко предлагал положить «в основу перепланировки радиальную систему», которая позволяла «достигнуть выхода на реку, в заречную часть и ближайшие пригородные рощи» [7, л. 3] и, кроме того, «даст полную возможность развиваться и расти городу в любых размерах и при любом наплыве населения» [8]. Система лучевого построения улиц дополнялась кольцевыми древонасаждениями – двумя внутренними полукольцами бульваров и внешним поясом парков [7, л. 3–3 об.; 8]. В целом разработанная Загрявко схема (рис. 2) по принципам построения (конечно, с известными оговорками) близка к проекту планировки Томска 1830 г., на который ориентировался Парамонов.

Сопоставление текста Парамонова с генпланом Томска, разработанным Запсибпроект в 1939 г. (рис. 3), позволяет выявить у них ряд общих положений планировки: расположение нового промышленного района вниз по течению Томи и рост города в северном и северо-восточном направлении; расположение общегородского центра и главной магистрали вдоль реки; идущие к нему от обеих железнодорожных станций лучевые магистрали; превращение долины Ушайки в Парк культуры и отдыха [9, л. 9, ф. 4, л. 10, ф. 3, л. 11, ф. 1]. Это свидетельствует о реалистичности проекта Парамонова и тщательности проработки им градостроительных вопросов.

Если план Томска Парамонова предусматривал радиальные связи за пределами исторического центра, то в этом было его отличие от схемы Загрявко, согласно которой новые мощные диагонали пробивались через городской центр [8; 10, л. 2, ф. 1].

Направление магистралей. Несомненное сходство между обоими проектами можно увидеть во взаимном расположении общегородской и район-

ных магистралей. Главная магистраль соединяла основные городские районы и шла параллельно реке, пересекая овраги малых рек; напротив, районные улицы шли вдоль своих районов и в результате сходились к реке по радиальным направлениям.



Рис. 2. Схема перепланировки Новосибирска. Инж. И.И. Загирько, 1925 г. Источник: МИАС им. С.Н. Баландина. ФН. Оп. 5. Л. 2. Ф. 2



Рис. 3. Проект планировки Томска. Запсибпроект, 1939 г. Фото макета. Источник: МИАС им. С.Н. Баландина. ФГС. Оп. 9. Л. 10. Ф. 3.

В проекте перепланировки Томска одной из главных, безусловно, должна была стать магистраль, соединявшая существующие и намечаемые центры, которые располагались вдоль Томи. Сверху вниз по течению это были Лагерный сад, район Государственного университета, площадь Революции (бывшая Соборная), Базарная площадь и станция Томск III. На топографических планах Томска 1910-х гг., 1933 г. и генплане 1939 г. эти центры соединялись слегка изламывавшимися вдоль реки и по сути представлявшими единую магистраль проспектами Тимирязевским (бывш. ул. Большая Садовая), Ленинским (бывш. ул. Почтамтская) и Коммунистическим (бывш. ул. Миллионная) [9, л. 7. ф. 3, л. 9, ф. 3 и ф. 4, л. 10, ф. 3, л. 11, ф. 1].

В проекте перепланировки Новосибирска было «намечено образовать большую центральную площадь, через которую должен пройти главный проспект (авеню), пересекающий весь город параллельно реке Оби». Этот проспект последовательно соединял центры Инюшенского, Закаменского, Центрального, Вокзального (с Вокзальной площадью) и Заельцовского районов и за пределами города вел к Пригородной здравнице ниже города по течению реки [8; 7, л. 3].

В обоих проектах главная городская магистраль шла через овраги. В Томске к этому времени через Ушайку в районе исторического центра было уже несколько мостов, и никто не сомневался в естественности такого направления. Напротив, в Новосибирске часть инженеров считала, что Загривко не учел топографию местности, т. к. «центральная авеню проходит по логам на Кузнецкой улице и Ельцовскому оврагу». Загривко возражал, что «топографические условия при составлении плана учтены достаточно», поскольку специфика ландшафта не позволяет соединить отдельные районы города иначе, а «постройки переходов через овраги не вызовут больших затрат» [7, л. 4 об., 5].

Отличие между проектами было в том, что в Томске общегородская магистраль шла вдоль берега реки, а в Новосибирске – была удалена от нее на пару километров. Причина кроется в различии исторических условий формирования городов. Томск возник гораздо раньше железной дороги, которая обошла его с восточной стороны, исторический центр к этому времени уже прочно занимал прибрежную территорию. Напротив, в Новосибирске первичной была железная дорога, которую проложили вдоль реки. Возникший позднее город оказался отсечен ею от Оби, вдали от которой возникли и центры городских районов. Соответствующее положение получила и проектируемая для их соединения новая магистраль. На совещании в ноябре 1925 г. некоторые инженеры предлагали «освободить береговую полосу от железнодорожной линии» и за счет этого вывести город к реке [7, 3 об. – 4]. Однако Загривко, опираясь на свою практику железнодорожного строительства в годы гражданской войны, говорил, что «отвод линии железной дороги, требующий больших затрат, считает нецелесообразным» [7, л. 5].

Различное положение общегородских центров Томска и Новосибирска объясняет и некоторые отличия в системе лучевых магистралей. В Томске они шли только от реки (к станциям, расположенным на охватывающей город ветке), а в Новосибирске также и в сторону реки – к вокзалу, переправе и намечавшейся набережной.

Системы озеленения. Сходными оказались предложенные системы озеленения. Это объяснялось, с одной стороны, общими для обоих проектов принципами радиально-полукольцевой планировки, а с другой – сходным использованием региональных ландшафтных условий – затапливаемых приречных участков и оврагов малых рек.

Большое внимание к организации общественного озеленения, разбивке и сохранению парков в центральной части городов было связано с острым кризисом зеленых насаждений в городах Западной Сибири 1920-х гг., вызванным социально-экономическими условиями.

По плану перепланировки Томска Парамонова «весь берег реки Ушайки очищается от застройки и отводится под центральный парк, а также все места, негодные под застройку, – бывшие свалки, овраги на новых местах отведены под парки и скверы». Кроме того, жилые районы с характерными названиями Заисток, Уржатка, Болото, Монастырский луг и часть Заозерья предполагалось постепенно ликвидировать, а на их месте разбить парки [6, с. 9; 9, л. 7, ф. 3]. Осуществление этого предложения означало бы отвод застройки от берегов Томи на участках выше и ниже по течению от центра города.

В схеме Загрявко вводилась целая «система лесонасаждения». Вокруг города организовывалось широкое парковое кольцо, а внутри городской территории – «внутренние бульварные кольца». Между собой они соединялись путем устройства «лесопроводников и по оврагам» Каменки [7, л. 3; 8]. Присутствовавшие на совещании представители Окргздрава считали «проход воздуха из кольцевых посадок окраин – вполне научно-целесообразным» [7, л. 3 об.].

Выводы

Оба проекта имели много общих планировочных черт, обусловленных применением близких градостроительных идей в сходных ландшафтных условиях.

Территория приречных городов Западной Сибири рассекалась оврагами малых рек и железными дорогами на ряд удлиненных по форме участков, расположенных «торцами» к большим рекам, протекавшим в меридиональном направлении. Адаптация к этой ситуации радиально-полукольцевой схемы привела к тому, что в обоих проектах главная общегородская магистраль шла параллельно реке, а внутрирайонные – в поперечном к ней направлении. Промышленные районы и в Томске, и в Новосибирске, в соответствии с господствующими юго-западными ветрами, оказались расположены ниже города по течению реки, при железных дорогах. Сходным было и использование под парки оврагов малых рек, разделявших городскую территорию на районы.

План Загрявко, видимо, был более схематичным и условным, что объясняется форс-мажорными условиями его составления и отсутствием необходимых обследовательских данных. Инженер Парамонов адаптировал свой радиально-полукольцевой план к существующей градостроительной ситуации Томска более реалистично. С одной стороны, благодаря большому времени проектирования (около двух лет), многолетним обследованиям и своей градостроительной практике. А с другой – благодаря наличию сложившихся фрагментов застройки, особенно в историческом центре города, и возможности сопоставить свои идеи с предшествующими проектными разработками.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Косенкова, Ю.Л. Опыт формирования правовой основы советского градостроительства 1920–30-х годов / Ю.Л. Косенкова // Градостроительное искусство. Новые материалы и исследования : сб. науч. трудов НИИТИАГ РААСН. – М. : УРСС, 2010. – С. 335–351.
2. Баландин, С.Н. Новосибирск. История градостроительства 1893–1945 гг. / С.Н. Баландин. – Новосибирск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1978. – 135 с.
3. Залесов, В.Г. Архитекторы Томска (XIX – начало XX века) / В.Г. Залесов. – Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2004. – 170 с.
4. Косенкова, Ю.Л. Работа над проектами планировки Новосибирска в 1920–1930-е гг. / Ю.Л. Косенкова // Советское градостроительство 1920–1930-х годов: новые исследования и материалы / Сост. и отв. ред. Ю.Л. Косенкова. – М. : Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2010. – С. 202–229.
5. Туманик, Г.Н. Центр крупного города Сибири. Региональные особенности формирования и развития / Г.Н. Туманик. – Новосибирск : НГАХА, 2004. – 140 с.
6. Парамонов, П.А. Очередная задача градостроительства / П.А. Парамонов // Вестник сибирских инженеров. – Т. V. – 1925. – № 6. – С. 1–10.
7. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-1980. Оп. 1. Д. 64.
8. Каким должен быть Новосибирск // Советская Сибирь. – 1925. – 17 декабря. – № 289 (1828). – С. 9.
9. Музей истории архитектуры Сибири (МИАС) им. С.Н. Баландина. ФГС. Оп. 9.
10. Музей истории архитектуры Сибири (МИАС) им. С.Н. Баландина. ФН. Оп. 5. Кн. 1.

REFERENCES

1. Kosenkova Yu.L. Opyt formirovaniya pravovoy osnovy sovetskogo gradostroitel'stva. 1920–1930-ye gg. [Experience of forming the legal basis for the Soviet city planning. 1920–1930]. *Gradostroitel'noye iskusstvo. Novyye materialy i issledovaniya. Proc. NIITIAG RAACS*. Moscow : URSS Publ., 2010. Pp. 335–351. (rus)
2. Balandin S.N. Novosibirsk. Istoriya gradostroitel'stva 1893–1945 gg. [Novosibirsk. History of urban development 1893–1945]. Novosibirsk : West Siberian Publ., 1978. 135 p. (rus)
3. Zalesov V.G. Arkhitektory Tomsk (XIX – nachalo XX veka) [Tomsk architects (19 early 20th century)]. Tomsk : TSUAB Publ., 2004. 170 p. (rus)
4. Kosenkova Yu.L. Rabota nad proektami planirovki Novosibirsk v 1920–1930-e gg. [Work on Novosibirsk projects in 1920s–1930s]. *Sovetskoe gradostroitel'stvo 1920–1930-kh godov: Novyye issledovaniya i materialy* [Soviet urban planning in 1920–1930: New research and materials]. Ed. Yu.L. Kosenkova. Moscow: Librokom Publ., 2010. Pp. 202–229. (rus)
5. Tumanik G.N. Tsentr krupnogo goroda Sibiri. Regional'nye osobennosti formirovaniya i razvitiya [The largest Siberian city centre. Regional features of formation and development]. Novosibirsk : NSAAFA Publ., 2004. 140 p. (rus)
6. Paramonov P.A. Ocherednaya zadacha gradostroitel'stva [Another challenge of urban development]. *Vestnik sibirskikh inzhenerov*. 1925. V. 5. No 6. Pp. 1–10. (rus)
7. *Novosibirsk State Archive*. Form R-1980. List 1. Proc. 64. (rus)
8. *Kakim dolzhen byt' Novosibirsk* [What should be Novosibirsk]. *Sovetskaya Sibir'*, 1925. No. 289. P. 9. (rus)
9. *Balandin Museum of Siberian History of Architecture*. List 9. (rus)
10. *Balandin Museum of Siberian History of Architecture*. List 5. P. 1. (rus)