

УДК711.43.03 (571.14)

DOI: 10.31675/1607-1859-2019-21-5-85-98

*О.А. ЛЕЧУНОВА,
Новосибирский государственный университет
архитектуры, дизайна и искусств*

СТАНОВЛЕНИЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ МАЛЫХ ГОРОДОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ (НА ПРИМЕРЕ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ)

В статье рассматривается эволюция формирования малых городов в различных природно-географических условиях Западной Сибири в период XVIII – первой половины XX в.

Цель исследования – выявление специфики формирования основных групп городов Новосибирской области.

В работе использован историко-аналитический метод становления и развития городов. Рассматривались природные условия и их влияние на специфику освоения территории и формирование экономико-географического положения малых городов.

В результате исследования выделены три основные группы городов: 1 – наиболее ранние поселения – Куйбышев, Тогучин; 2 – узловые станции транспортных путей – Барабинск, Татарск и Карасук; 3 – Бердск и Искитим, получившие бурный рост и основное развитие производственной базы за счет эвакуированных в годы Великой Отечественной войны промышленных предприятий из европейской части страны. На основании архивных источников, комплексного анализа планов городов, сложившихся ко второй половине XX в., выявлены типы их планировочной структуры.

Ключевые слова: железнодорожная магистраль; градостроительство Западной Сибири; малый город; планировочная структура.

Для цитирования: Лечунова О.А. Становление и градостроительное развитие малых городов Западной Сибири (на примере Новосибирской области) // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2019. Т. 21. № 5. С. 85–98.

DOI: 10.31675/1607-1859-2019-21-5-85-98

*О.А. LECHUNOVA,
Novosibirsk State University of Architecture, Design and Fine Arts*

THE DEVELOPMENT OF SMALL CITIES IN WEST SIBERIA (THE NOVOSIBIRSK CASE STUDIES)

The article discusses the development of small cities in various natural and geographic conditions of West Siberia in the 18–20th centuries

The aim of this work is to identify the specific development of the main cities in the Novosibirsk region.

The historical and analytical approaches are utilized in this study. The natural conditions and their influence on the territory development and the formation of the economic and geographical position of small towns are considered.

Three main groups of cities are identified: 1) the earliest settlements of Kuybyshev, Toghuchin, 2) stations of the transport routes Barabinsk, Tatarsk and Karasuk, 3) Berdsk and Iskitim, which rapidly grow, and the development of the production base due to industrial enterprises evacuated during the Great World War II from the European part of the country. On the basis of archival documents, a comprehensive analysis is conducted for city plans of the 20th century and the types of their planning structure.

Keywords: railway; urban planning; West Siberia; small town; town-planning.

For citation: Lechunova O.A. Stanovlenie i gradostroitel'noe razvitie malyx gorodov Zapadnoi Sibiri (na primere Novosibirskoi oblasti) [The development of small cities in West Siberia (the Novosibirsk case studies)]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2019. V. 21. No. 5. Pp. 85–98.

DOI: 10.31675/1607-1859-2019-21-5-85-98

Активное становление малых городов Западной Сибири началось в XVIII в. Строительство железной дороги резко усилило процесс развития территории в целом и городов в частности, как опорных пунктов этого развития. Место будущих городов определялось в соответствии со значимостью природно-ресурсного потенциала и обеспечения строительства железной дороги. Это в совокупности определило развитие сельского хозяйства, перерабатывающих отраслей и торговли.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью анализа исторического и градостроительного формирования планировочной структуры поселений, т. к. это позволит корректно планировать их развитие.

Требования к строительству и обслуживанию железной дороги определили специфику городов, что отразилось в их градостроительном планировании. Анализ природно-ресурсного потенциала, сложившегося экономико-географического положения и специфики градостроительного планирования позволил определить три группы. Такой подход в изучении этих городов ранее не проводился. Для анализа взяты города: Куйбышев (с 1722 по 1935 г. Каинск), Тогучин, Барабинск (до 1917 г. Каинск-Томский), Татарск, Карасук, Бердск, Искитим, которые складывались под влиянием трактов и железнодорожных магистралей. История развития городов Западной Сибири интересна не только спецификой формирования пространства, но и тем, какой основой они будут служить для современного развития. Они различны по возрасту, специализации и структуре, тем не менее в них есть общие черты, знание которых нам необходимо для дальнейшего планирования не только отдельных городов, но и территории Новосибирской области в целом, поэтому попытаемся определить общие черты развития отдельных городов и на основе этого выделить группы перспективного использования и развития.

К первой группе городов относятся поселения наиболее ранние, исторически возникшие на территории Новосибирской области: Куйбышев, Тогучин. Первоначальной специализацией этих городов была переработка сельхозпродукции. Объемы производства и высокое качество сельскохозяйственной продукции позволяли поставлять её на продажу в Центральную Россию и на экспорт [1].

На левом берегу притока Каинки, впадающей в р. Омь, в 1722 г. казаки основали Каинский форпост (рис. 1, а). Занимая серединное положение Московско-Сибирского тракта, Каинский форпост с 1733 г. становится транзитным пунктом на пути из Омска в Томск [2]. Благоприятные природно-климатические условия способствовали развитию земледелия, скотоводства и торговли [3, 4].

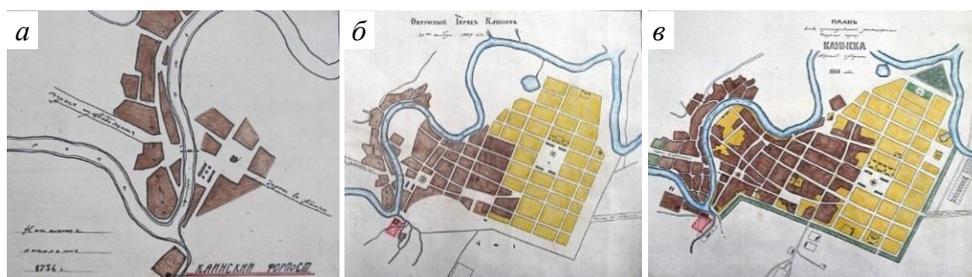


Рис. 1. Планировочные схемы г. Каинска (Культурное наследие Новосибирской области. URL: <http://www.nasledie-nso.ru/node/261> (дата обращения: 11.02.2016)): а – план 1756 г.; б – план 1834 г.; в – план 1866 г.

На ярмарках шла активная торговля товарами местного производства: мясом, маслом, кожей, пушниной. В 1782 г. Каинск становится уездным городом. Население города быстро увеличивалось за счет переселенцев [1] и к концу XVIII в. составляло 658 чел. (мужского населения), в городе насчитывалось 106 частных жилых домов. Ландшафт Барабинской степи, изгибы р. Оми повлияли на планировочную структуру города. Томский архитектор К. Турский в 1834 г. составил первый план Каинска, который стал основой формирования компактной планировочной структуры города (рис. 1, б) с прямоугольной схемой построения уличных сетей. Основные улицы – Московская и Иркутская, лучеобразно расходящиеся со стороны восточного въезда в город, организовывали планировочную структуру. Базарная и Соборная площади, связанные между собой по диагонали, образовали единое пространство городского центра [5]. На 1842 г. в Каинске было 8 улиц, проживало 2,7 тыс. чел., действовало 8 заводов, из них: 2 кожевенных, свечно-сальный, салотопный мыловаренный и 3 кирпичных завода. В 1866 г. выполняется корректировка плана. Быстрое развитие центральной части Каинска заметно при сравнении планов города 1834 и 1866 гг.¹ Город активно застраивался в сторону реки. Кварталы, построенные на освободившейся от болота территории в южной части города, завершили планировочную композицию центральной части [6] (рис. 1, в). Каинск стал развиваться на восток, параллельно направлению тракта, захватывая при этом и северо-восточную часть. Значение улиц Московской и Иркутской как опорных в сложившейся прямоугольной схеме построения уличных сетей города сохранилось по настоящее время. В 1893 г. численность населения города составляла 6 тыс. чел. В 1897 г. в городе открывается Александровская сельскохозяйственная ферма, при которой создается школа молочного хозяйства, где готовят мастеров маслоделия. С ростом промышленной переработки сельскохозяйственной продукции увеличивается численность городского населения, которое к 1899 г. насчитывает 9 тыс. чел., работает 15 предприятий [1].

Новый этап в развитии город получил в начале XX в. Со строительством Западно-Сибирской железной дороги южнее Каинска экономическое положение его изменилось. Отдаленность от основного железнодорожного транспорт-

¹ МККНО. КП-4141. ДМ-675.

ного пути сказалась в замедлении дальнейшего развития, но, тем не менее, город продолжал развиваться благодаря своей производственной базе [1]. В годы индустриализации строится мясокомбинат, ремонтно-транспортная мастерская. Растет производство сельскохозяйственной продукции. В 1939 г. в городе проживает 12 930 жителей. На 1944 г. общая площадь земель г. Куйбышева составляла 4886 га. К северо-западной части примыкают земли с. Мошнино площадью 107 га, отделенные р. Омью, где проживает 2627 чел. (рис. 2). По территориальному расположению земли с. Мошнино фактически являются составной частью Куйбышева. На основании распоряжения № 9177-р Совета Народных Комиссаров СССР от 12 июня 1945 г. в состав земель г. Куйбышева передают 3583 га (в том числе 1125 га пашни). В 1945 г. устанавливаются границы земель г. Куйбышева с общей площадью 8469 га.

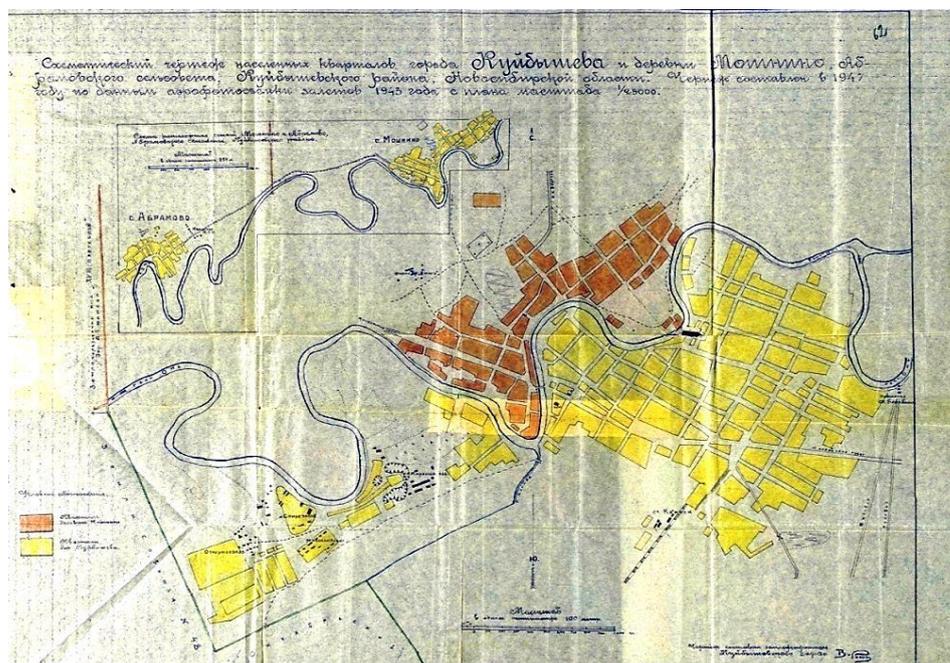


Рис. 2. Схематический чертеж населенных кварталов г. Куйбышева и с. Мошнино 1947 г. (ГАНО. Ф. Р-1020. Оп. 1. Д. 676. Л. 62)

В 1947 г. Западно-Сибирская бригада Академии коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова разработала проект схемы генерального плана г. Куйбышева (рис. 3). В проекте схемы генерального плана г. Куйбышева предусмотрено зонирование территории по целевому назначению и намечены восточный и юго-западный промрайоны с учетом санитарно-технических требований, центральный и северо-западный жилые районы. Восточный промышленный район ограничивает развитие застройки к востоку. Единственным направлением для развития города остается территория с. Мошнино. В 1948 г. Исполнительный комитет Куйбышевского Совета депутатов трудящихся принимает решение № 177 о выполнении генплана города, а Западно-

Сибирская бригада Академии коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова составила проект новой городской черты г. Куйбышева (в М 1:25000). Проектом предусмотрено расширение городских земель за счет присоединения с. Мошноино².

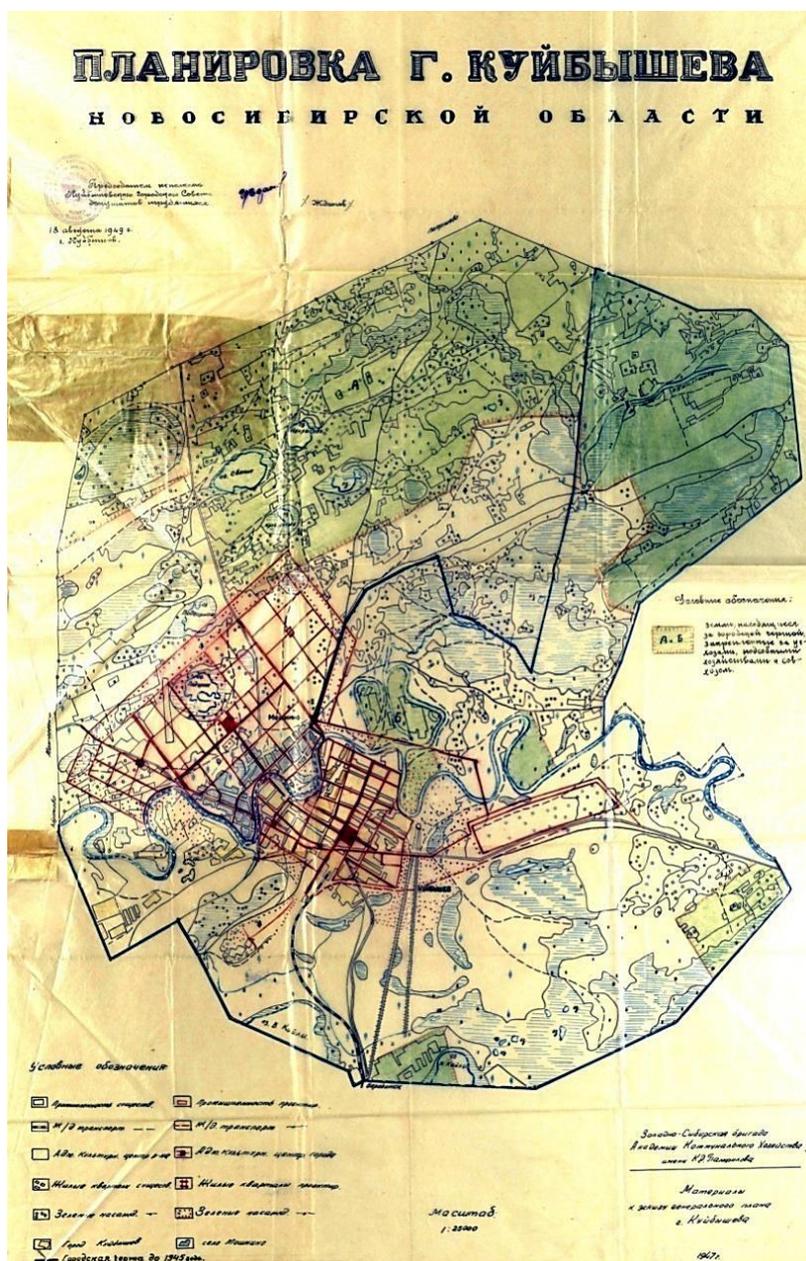


Рис.3. Планировка г. Куйбышева 1949 г. (ГАНУ. Ф. Р-1020. Оп. 1. Д. 740. Л. 51)

² ГАНУ. Ф. Р-1020. Оп. 1. Д. 676. Л. 49, 50.

В конце 1950-х гг. строительство комбината масла и сухого молока, строительство ГРЭС (мощностью 75 МВт) и электрификация Западно-Сибирской железной дороги стимулировали развитие города [6].

Город вырос, и на 1950 г. численность населения составила 28 603 чел., площадь в его границах – 9117 га. В городе действуют 19 крупных промышленных предприятий, две автомобильные базы, имеется школа маслоделов, школа ФЗО, областная школа полеводов, школа ветеринарных фельдшеров, учительский институт, техникум [7].

Второй город в группе – Тогучин. Тогучин состоял из трех частей: Тогучин-1 – Тамбовка на территории ул. Колхозной (сейчас ул. Фетисова) на левом берегу р. Ини, д. Тогучин-2 на территории ул. Центральной и старой деревни на слиянии рек Ини и Тогучинки (сейчас ул. Ленина). Через село проходил тракт Томск – Барнаул, проложенный в XVIII в., который связывал Томск, крупный по тому времени торговый и административный центр, с Барнаулом – главным уездным городом Алтая. В 1859 г. в селе числилось 33 двора, в которых проживало 227 чел. Основное занятие – производство сельхозпродукции, развивались также и кустарные промыслы: кирпичные, санные, дегтярные. Население Тогучина в 1894 г. составляло приблизительно 600 чел. В начале XX в. строится первое училище в Тогучине-1 (Тамбовка) по ул. Колхозной, маслозавод, создается потребительская кооперация. Численность населения Тогучина растет и к 1926 г. составляет 949 чел. Строительство железной дороги Новосибирск – Кузбасс в 1928 г., которая прошла по северной окраине Тогучина-1 на левом берегу р. Ини, резко изменило экономическое и географическое положение Тогучина. Село Тогучин оказалось на важном транспортном пути в Кузбасс.

С преобразованием Тогучина-2 в административный центр района наступил новый этап в развитии села. Строят здание райисполкома, дом колхозника, амбулаторию, типографию. Строится пенькозавод для переработки льна, начинается строительство овощесушильного завода, вступает в эксплуатацию МТС. Растет численность населения, и к 1932 г. она составляет более 3,5 тыс. чел. Для обеспечения связи железнодорожной станции с центром Тогучина в 1935 г. строится мост. Развитие транспортной инфраструктуры и сельскохозяйственной промышленности способствует росту численности населения и изменению его профессионального состава. В 1936 г. село Тогучин приобретает статус рабочего поселка [1].

Три планировочных образования определили планировочную структуру города как рассредоточенную со свободной схемой построения уличных сетей. Железная дорога и протекающая параллельно ей р. Иня делят город на две части – правобережную и левобережную, правобережную часть, в свою очередь, делит р. Тогучинка. Части города соединены между собой мостами. Многие улицы имеют в плане ломаное очертание. Прямоугольная сетка улиц сложилась частично в Тогучине-1 (рис. 4).

Тогучин растет, расширяются промышленные предприятия, увеличивается значимость города в экономике области. В 1945 г. рабочий поселок получает статус города с численностью населения 12,5 тыс. чел. К этому времени действуют 6 промышленных предприятий и 4 артели, 14-я дистанция пути,

оборотное локомотивное депо, пути техосмотра, электростанция. В 1947 г. создается артель «Стройматериалы», которая из местных глин изготавливает кирпич и производит обжиг известняка.

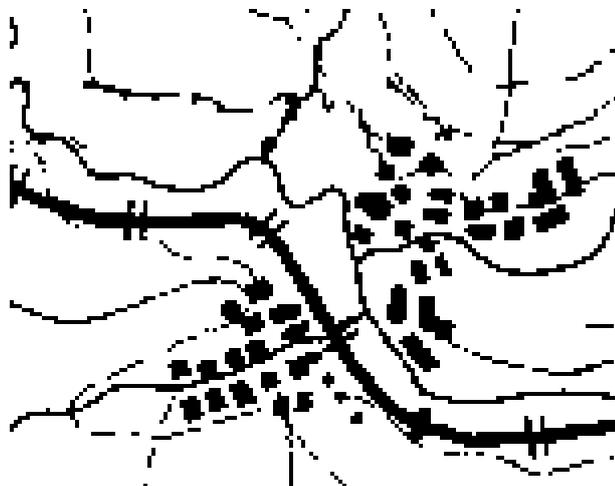


Рис. 4. Планировочная схема г. Тогучина 1950 г. (URL: <http://fsl.loadmap.net/ru/> лист txu-oclc-6559336-nn45-1 (дата обращения: 29.02.2016))

С учетом географического положения, природно-климатических условий планировочная структура городов складывалась по компактному и рассредоточенному типу. Благоприятные природные условия для развития зернового хозяйства и животноводства, передовая для того времени технология, квалифицированные рабочие кадры технических специальностей сказались на качестве сибирской сельскохозяйственной продукции, ее сбыте на внешних рынках. Устойчивый и растущий спрос на высококачественную сельскохозяйственную продукцию сформировал специализацию хозяйствования Куйбышева (Каинск) и Тогучина [1].

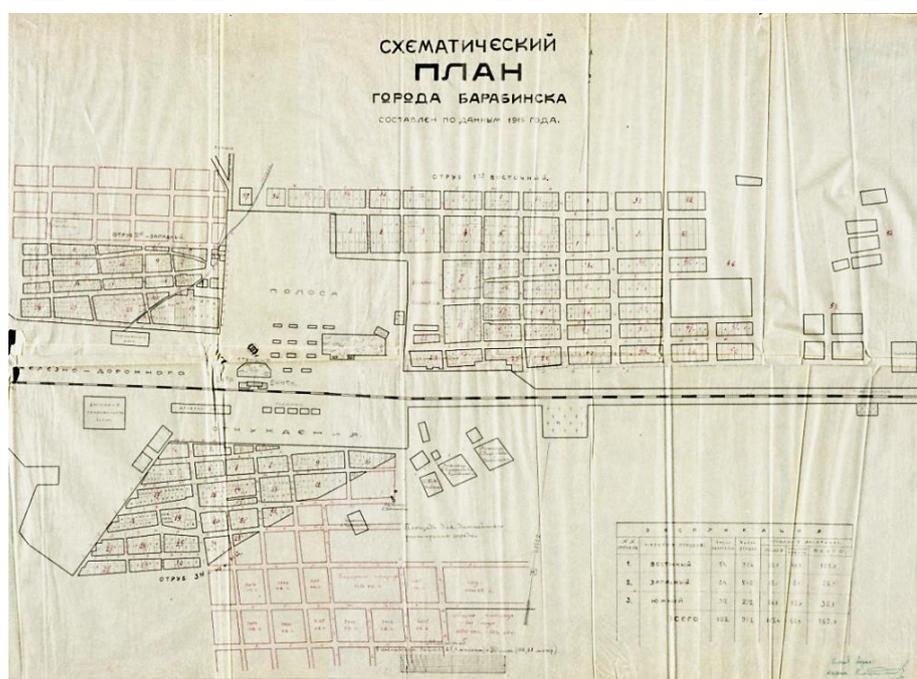
Города второй группы Барабинск, Татарск и Карасук развивались как узловые станции транспортных путей.

1893 г. стал годом основания Каинск-Томского как станционного поселка на Транссибирской магистрали, выросший из временного поселения переселенцев, в котором жили строители железной дороги [Там же]. Являясь важным транспортным узлом, пристанционный посёлок развивался быстро. В течение 1895–1896 гг. строятся платформы: пассажирская и товарная, паровозное депо. В 1897 г. в посёлке насчитывалось около 2 тыс. жителей. Посёлок развивался в северо-восточном направлении, улицы Дёповская и Московская (сейчас ул. Ленина) тянулись вдоль железной дороги. Позднее стала заселяться территория к югу от железной дороги. Появилась ул. Барнаульская (сейчас ул. Октябрьская).

Отсутствие сырьевой базы и дефицит рабочей силы отразились на развитии экономики поселка. Основная часть населения работала на железной дороге. На станции действует телеграфно-телефонная служба, открыта школа тех-

ников и телеграфистов. Построены скотобойня, паровая мельница, два кирпичных завода. Самым крупным промышленным предприятием в дореволюционный период считался маслозавод. В начале XX в. Каинск-Томский становится поселением городского типа с численностью населения более четырёх тысяч человек. Каинск-Томский переименовывают в Барабинск с численностью населения 5630 чел., и посёлок получает статус безуездного города.

В 1916 г. делают первую планировку посёлка. Планировочная структура Барабинска развивалась по линейно-расчленённому типу, имея сложную, обусловленную природными факторами, неблагоприятными гидрологическими условиями, форму с делением территории с запада на восток железной дорогой на две части [8]. Композиционной осью плана города является железная дорога, проходящая вдоль территории всего города, с комбинированной схемой построения уличной сети (рис. 5).



Крупная железнодорожная станция, локомотивное ремонтное депо, вагоноремонтное депо, локомотивно-эксплуатационное депо, грузовая железнодорожная ветка в Куйбышев становятся градообразующими предприятиями города Барабинска [1].

В 1894 г. со строительством Транссибирской магистрали образовывается станция Татарская, получившая свое название от с. Старая Татарка, расположенного в двух километрах. Пос. Татарск при станции быстро развивался за счёт постоянного притока переселенцев во время Столыпинской реформы. К 1911 г. пос. Татарск превратился в торговый центр с населением 4500 чел. и был преобразован в безуездный город. С вводом в эксплуатацию Кулундинской железной дороги в 1912–1914 гг. станция Татарская получила дальнейшее развитие как железнодорожный узел. Развивалась пищевая промышленность, работали маслобойные и кирпичные заводы, две ветряные, одна паровая и электрическая мельницы, два мыловаренных завода [Там же]. В начале 1930-х гг. начинает работу швейная пошивочная мастерская, открывается Сибирская краевая контора акционерного общества «Хлебопродукт». В 1925 г. Татарск становится городом областного подчинения и получает статус административного центра. В 1926 г. численность населения города составляла 9,7 тыс. чел. В 1927 г. организуют одно из старейших предприятий города – механический завод «Сельхозтехника». В 1941 г. в городе проживало 25,6 тыс. чел. [Там же]. На базе убойного пункта создается мясокомбинат. В 1942 г. начинает работу пищекомбинат, швейная фабрика, появляется своя электростанция, действуют заводы растительного масла, растет торговля лесом и пиломатериалами.

Планировочная структура города имела линейно-расчлененный тип застройки территории вдоль железной дороги с комбинированной схемой построения уличной сети (рис. 6).

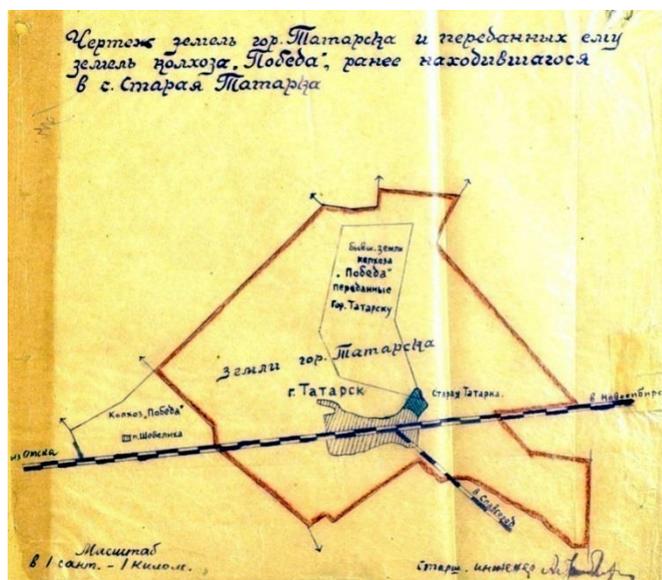


Рис. 6. Чертеж земель г. Татарска и переданных ему земель колхоза «Победа», ранее находившегося в с. Старая Татарка 1948 г. (ГАНУ. Ф. Р-1020. Оп. 1. Д. 666. Л. 39)

Инженерно-геологические условия (наличие болот) оказали влияние на планировочную структуру города. Транссибирская магистраль и Кулундинская железная дорога на территории города предопределили деление планировочной структуры на три части. Южный и Центральный жилой массив застраивался параллельно Транссибирской железнодорожной магистрали, а в развилке двух железных дорог строился Татарский массив параллельно Кулундинской ветке. Город развивался и рос в северо-восточном направлении, вследствие чего с. Старая Татарка слилось с городом. В 1948 г. численность города составляла 29 038 чел., площадь в городских границах – 8102,5 га, а с. Старая Татарка – 850 чел. с площадью 28,1 га, встал вопрос о присоединении села к городу и изменении границ [9].

В период 1912–1916 гг. строится Кулундинская железная дорога Татарская – Славгород – ответвление от Транссибирской железнодорожной магистрали. При станции в 1915 г. образовывается пос. Карасук. В Карасуке создают оборотное локомотивное депо для паровозов, погрузочно-выгрузочную станцию. В 1926 г. строится элеватор, на станции Карасук проживает 734 чел. В конце 1930-х гг. открывают МТС, строят новый железнодорожный вокзал, закладывают второй элеватор и черепичный завод, работает инкубаторная станция. В конце 1940-х гг. строится первая электростанция, механизированные маслозавод и мясокомбинат, молочно-консервный завод и райпищекомбинат. Летом 1941 г. прибывают первые эвакуированные семьи военнослужащих, госпитали. Карасук становится рабочим посёлком, где в 1943 г. проживает 7,4 тыс. чел. [Там же]. Планировочная структура поселка развивалась по линейно-расчлененному типу застройки территории с прямоугольно-перекрестной схемой построения уличной сети с вытянутыми кварталами вдоль железной дороги. Железная дорога делила территорию с севера на юг на две части. Промышленные предприятия строились на окраине северной части города (рис. 7).



Рис. 7. План-схема Карасука 1945 г. (ГАНО. Ф. Р-270. Оп. 1. Д. 222. Л. 5)

Карасук стал железнодорожным узлом, который с севера на юг пересекает железнодорожная магистраль Татарск – Славгород, а предприятия железной дороги – градообразующими.

Под влиянием железнодорожных магистралей планировочная структура городов складывалась по линейно-расчлененному типу застройки территории. Строительство транспортных магистралей Западной Сибири стимулировали рост промышленности и сельского хозяйства. Начался резкий рост и развитие городов Барабинска, Татарска и Карасука.

В третью группу городов входят Бердск, Искитим. За счет эвакуированных в годы Великой Отечественной войны промышленных предприятий из европейской части страны эти города получили основное развитие производственной базы [1].

На левом берегу р. Берди, при впадении ее в реку Обь, на высоком берегу выступе в 1716 г. ставится Бердский острог. Местное население занимается добычей пушнины и хлебопашеством. К концу XVIII в. Бердский острог утрачивает своё значение и становится крупным экономическим центром Верхнего Приобья [10]. Барнаульский тракт, связавший Колывано-Воскресенские заводы Алтая с Московским трактом, прошёл через Бердск и послужил импульсом к новому развитию поселения: появились ремесленники, возникла торговля [Там же]. Село стремительно развивается. В 1907 г. там проживало около 1500 чел., а к 1914 г. в селе уже около 6000 чел. Жители занимались в основном земледелием, скотоводством, извозом, ремесленничеством и торговлей. Мельница купца Горохова считалась самым крупным предприятием, имела новейшее оборудование и электричество. При мельнице имелись помещения для рабочих, аптека, интернат, школа, библиотека, рядом находилась двухэтажная Гороховская ремесленная школа. Мука продавалась в европейской части России и экспортировалась за границу. В селе находилась почтово-телеграфная станция, торговая пристань, до которой строится электрическая подвесная канатная дорога от складов мельницы. При строительстве Алтайской железной дороги в 1913 г., которая прошла в 9 км от села, была открыта станция Бердск. В 1920-е гг. с. Бердское становится районным центром с численностью населения 4544 чел., где работает более 30 торгово-промышленных предприятий. В 1929 г. с. Бердское получает статус городского посёлка, в 1930 г. его население составляло уже 5751 чел. [11]. К июню 1941 г. в Бердске проживает свыше 6 тыс. жителей. В августе 1941 г. в пос. Бердск эвакуируют два завода. За короткий срок монтируют оборудование. Приехали инженеры, техники, квалифицированные рабочие. За первые три года войны население рабочего поселка увеличилось почти в четыре раза и составило 28 тыс. чел. В феврале 1944 г. рабочий поселок Бердск получает статус города областного подчинения [Там же]. Город продолжает развиваться, появляются новые отрасли промышленности: в 1946 г. на базе эвакуированного Харьковского завода № 296 открывают Бердский радиозавод (БРЗ) [1].

Планировочная структура города сложилась компактная со свободной схемой построения уличных сетей (рис. 8).

Историческим центром градостроительного развития Бердска служил острог пятиугольной формы в плане. Жилые дома вместе с публичными зда-

ниями: церковью, домом приказчика, судной избой и амбарами – находились внутри острога. Центральное место занимала Сретенская церковь, на развилке главной улицы острога. Застраивалась территория вокруг острога.

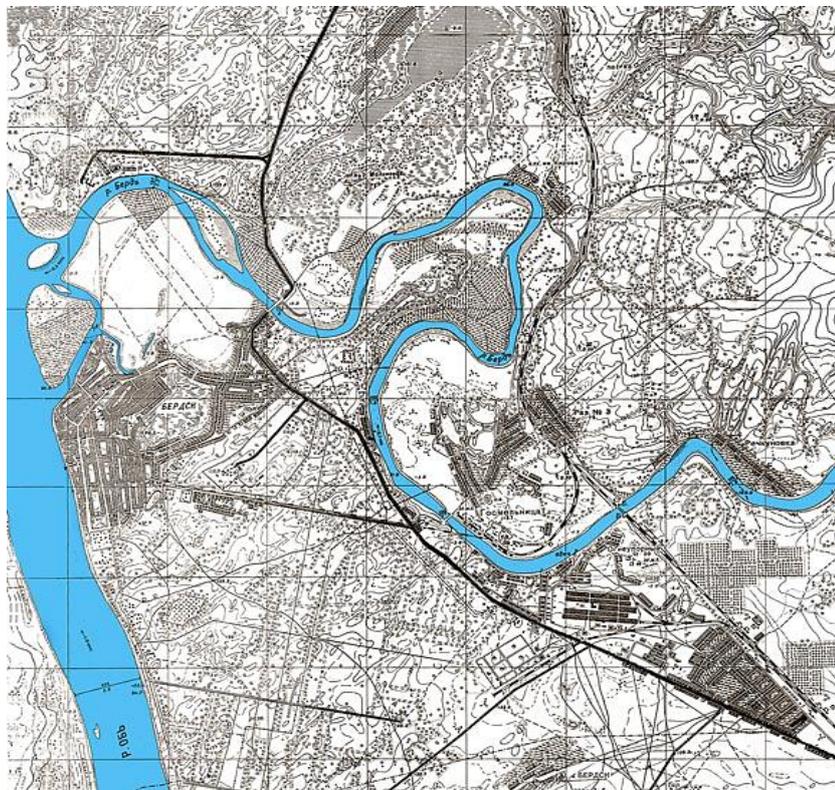


Рис. 8. План г. Бердска 1950 г. (URL: <https://www.google.ru/search> (дата обращения: 13.11.2016)

Вторым городом в этой группе стал Искитим. На базе богатейших запасов природных нерудных полезных ископаемых, расположенных в районе поселений Койново, Черноречка и Вылково, в 1930 г. начинается строительство крупнейшего в Сибири Чернореченского цементного завода. В процессе строительства завода проходило формирование рабочего класса. К 1934 г. сёла застраиваются и соединяются в рабочий поселок Искитим протяженностью с юга на север 9 км, а в поперечном разрезе в пять-шесть улиц. Планировочная структура поселка развивалась по линейному типу застройки территории с прямоугольной схемой построения уличной сети с вытянутыми кварталами вдоль железной дороги и р. Берди (рис. 9).

За время строительства цементного завода численность поселка возросла до 10 тыс. чел., и в 1938 г. Искитим получает статус города районного подчинения. Известковый и цементный заводы, коммуна «Равенство», артель «Производственник», молзавод, горпищекombинат, трехэтажная деревянная мельница, артель «Победа», лесосплав, хлебоприёмное предприятие работают в Искитиме. Растет число квалифицированных кадров в связи с бурным строительством

5. *Ляликов И.В.* Градостроительство малых городов юга Западной Сибири в XVIII – второй половины XIX века. URL: [http:// cyberleninka.ru](http://cyberleninka.ru)
6. *Культурное наследие Новосибирской области.* Куйбышев (Каинск): исторический очерк. URL: [http:// www.nasledie-nso.ru/node/261](http://www.nasledie-nso.ru/node/261) (дата обращения: 11.02.2016).
7. *Николаев А.А.* Краткий очерк истории Новосибирской области. URL: <http://bsk.nios.ru/content/kratkiy-ocherk-istorii-novosibirskoy-oblasti>
8. *Лечунова О.А.* Формирование промышленных территорий средних и малых городов Новосибирской области в период второй половины XX века // Региональные архитектурно-художественные школы. Новосибирск : НГУАДИ, 2012. С. 60–62. URL: <http://elibrary.ru>
9. *Народная энциклопедия городов и регионов России «Мой Город».* URL: http://www.moj-gorod.ru/novosib_obl/tatarsk/
10. *Новосибирский краеведческий музей.* История городов. Бердск. URL: <http://kraeved.ngonb.ru/node/5110>
11. *История городов.* Город Бердск 300 лет. URL: <http://www.berdsk.orthodoxy.ru/>

REFERENCES

1. *Lechunova O.A., Kinsht A.V.* Spetsifika formirovaniya promyshlennoi bazy malykh gorodov Zapadnoi Sibiri [Formation of industrial facilities of West Siberian towns]. *Tvorchestvo i sovremennost'*. 2016. No. 1. (rus)
2. *Istoricheskaya entsiklopediya Sibiri* [Historical encyclopedia of Siberia], vol. 2. Novosibirsk, 2009. 386 p. (rus)
3. *Zuev A.S.* Sibir': vekhi istorii [Siberia: milestones of history]. Novosibirsk, 1998. 198 p. (rus)
4. *Istoriya Sibiri s drevneishikh vremen do nashikh dnei* [The history of Siberia from ancient to our days], vol. 1. Leningrad: Nauka, 1968. 104 p. (rus)
5. *Lyalikov I.V.* Gradostroitel'stvo malykh gorodov yuga Zapadnoi Sibiri v XVIII – vtoroi poloviny XIX veka [Urban planning of small cities in the south of West Siberia in the 18–19th centuries]. Available: [http:// cyberleninka.ru](http://cyberleninka.ru) (rus)
6. *Kul'turnoe nasledie Novosibirskoi oblasti. Kuibyshev (Kainsk): istoricheskii ocherk* [Cultural heritage of the Novosibirsk region. Kuibyshev (Kainsk): historical sketch]. Available: www.nasledie-nso.ru/node/261 (accessed February 11, 2016). (rus)
7. *Nikolaev A.A.* Kratkii ocherk istorii Novosibirskoi oblasti [A short essay on the history of the Novosibirsk region]. Available: <http://bsk.nios.ru/content/kratkiy-ocherk-istorii-novosibirskoy-oblasti> (rus)
8. *Lechunova O.A.* Formirovanie promyshlennykh territorii srednikh i malykh gorodov Novosibirskoi oblasti v period vtoroi poloviny XX veka [The formation of industrial territories of medium and small cities in the Novosibirsk region during late in the 20th century]. In: *Regional'nye arkhitekturno-khudozhestvennye shkoly.* Novosibirsk: NGUADI, 2012. Pp. 60–62. (rus)
9. *Narodnaya entsiklopediya gorodov i regionov Rossii 'Moi Gorod'* [The people's encyclopedia of cities and regions of Russia "My City"]. Available: www.moj-gorod.ru/novosib_obl/tatarsk/ (rus)
10. *Novosibirskii kraevedcheskii muzei. Istoriya gorodov* [Novosibirsk Museum of Local Lore. History of cities]. Berdsk. Available: <http://kraeved.ngonb.ru/node/5110> (rus)
11. *Istoriya gorodov. Gorod Berdsk 300 let* [History of cities. Berdsk is 300 years old]. Available: www.berdsk.orthodoxy.ru/ (rus)

Сведения об авторе

Лечунова Ольга Алексеевна, доцент, Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств, 630099, г. Новосибирск, Красный проспект, 38, olgaalex2009@rambler.ru

Author Details

Olga A. Lechunova, Associate Professor, Novosibirsk State University of Architecture, Design and Fine Arts, 38, Krasnyi Ave., 630099, Novosibirsk, Russia, olgaalex2009@rambler.ru