

УДК 711.4

DOI: 10.31675/1607-1859-2018-20-1-74-81

*Д.В. КАРЕЛИН, В.С. ШУЛЬГИНА,  
Новосибирский государственный  
архитектурно-строительный университет (Сибстрин)*

### **ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПРИБРЕЖНОЙ ТЕРРИТОРИИ ЗАПАДНО-СИБИРСКИХ ГОРОДОВ. ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Функциональная структура приречных территорий городов Западной Сибири формировалась по принципам самобытности и утилитарности. На основе исторического анализа выявлены хронологические этапы функциональной организации прибрежных территорий в городах Барнауле, Томске, Новосибирске. Систематизированы исторические данные по формированию элементов планировочной структуры пойменных частей, средних плотностных показателей. В рассматриваемых временных рамках можно выделить следующие функции приречной территории: транспортная, жилая, сельскохозяйственная, рекреационная. Полученные данные могут быть использованы при разработке документации по планировке территории.

**Ключевые слова:** прибрежная территория; градообразующий фактор; формирование городской среды, планировочная организация; функциональное зонирование.

**Для цитирования:** Карелин Д.В., Шульгина В.С. Функциональная организация прибрежной территории западно-сибирских городов. Исторический аспект // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2018. Т. 20. № 1. С. 74–81.

*D.V. KARELIN, V.S. SHULGINA,  
Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering*

### **STREAMSIDE ORGANIZATION IN WEST SIBERIAN CITIES. HISTORICAL ASPECT**

A streamside structure of West Siberian cities forms according to principles of identity and utilitarianism. A historical analysis shows chronological stages of streamside functional organization in Baranul, Tomsk, Novosibirsk. Systematization is suggested for historical data on planning structure elements of floodplain and its average density. The following streamside functions can be distinguished: transport, residential, agricultural, and recreational. The obtained data can be used in documentation for the territory planning.

**Keywords:** streamside; town-forming factor; urban development; planning; functional zoning.

**For citation:** Karelin D.V., Shulgina V.S. Funktsional'naya organizatsiya pribrezhnoi territorii zapadno-sibirskikh gorodov. Istoricheskii aspekt [Streamside organization in west siberian cities. Historical aspect]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2018. V. 20. No. 1. Pp. 74–81. (rus)

Актуальность исследования прибрежных зон городов Западной Сибири связана с высокой интенсивностью их использования и широким спектром функционального наполнения на различных исторических этапах.

Современные тенденции постиндустриального города характеризуются высокой степенью заинтересованности в ревитализации береговой застройки и освоения резервных территорий приречной части города.

В свою очередь, функциональное развитие пойменных частей водных артерий, расположенных в структуре муниципальных образований и городских округов, должно основываться на продуманной стратегии, однако на данный момент отсутствует структурированный, научно обоснованный подход к организации территориальных зон в структуре прибрежных территорий, способствующий полифункциональному использованию данной территории, стабильному развитию с учетом принципов экологической устойчивости, социальной ориентированности, историко-культурной составляющей и повышения инвестиционной привлекательности территории [1].

Целью исследования в настоящей статье стало выявление исторических срезов освоения и реорганизации прибрежных зон городов Томска, Барнаула, Новосибирска, включающего основные принципы и методы организации функционального использования прибрежной территории.

Научно обоснованное территориальное планирование современного города невозможно без учета и корректного переноса принципов исторического формирования городской среды на предлагаемые решения функционального использования и развития территории.

Для исторического анализа подобраны три города Западной Сибири: Томск, Барнаул и Новосибирск (рис. 1, 2). В истории каждого города можно проследить как общие черты развития прибрежной территории, так и индивидуальные особенности.

Градообразующим фактором Томска стала необходимость возведения крепости для укрепления позиции и расширения границ России в Сибири. В 1604 г. царь Борис Годунов принял эуштинских татар<sup>36</sup> под власть русского царства, и осенью того же года на южном мысе Воскресенской горы был поставлен острог. На выбор места повлияли следующие факторы:

– труднодоступное место: с юга подступает водная артерия (до р. Ушайки 100 м по склону), на западе болотистая местность, с северной и восточной стороны мыс обрывист;

– близость полноводной р. Томи (530 м) с шириной русла в среднем 1,5 км;

– близость хвойных лесов, пригодных для строительства.

Общая площадь территории крепости в первые годы после постройки составляла около 2 тыс. м<sup>2</sup>. Численность жителей – 90 человек, присланных сюда для увеличения населения и ведения правительственных дел, так называемые служилые люди и их семьи.

В первые годы Томск расширялся по Воскресенской горе на северо-восток в сторону Белого озера. Первая улица в Томске – 1-й Воскресенский

---

<sup>36</sup> Эуштинцы – группа сибирских татар, издревле обитающая в нижнем течении р. Томи и традиционно занимающаяся скотоводством, земледелием и охотой [2].

ввоз (совр. ул. Бакунина) – по первой описи в 1877 г. состояла из 20 зданий, в т. ч. жилых и общественных (костел, чулочная мастерская, дамские мастерские и пр.), затем развитие продолжилось в сторону Томи по ул. Обруб, и в 1630–1634 гг. вдоль берегов Ушайки был возведен нижний острог [3].

Временные периоды	Томск	Барнаул	Новосибирск
XVII в.			
XVIII в.			
XIX в.			
Середина XX в.			

Рис. 1. Карта-схема развития планировочной структуры сибирских городов

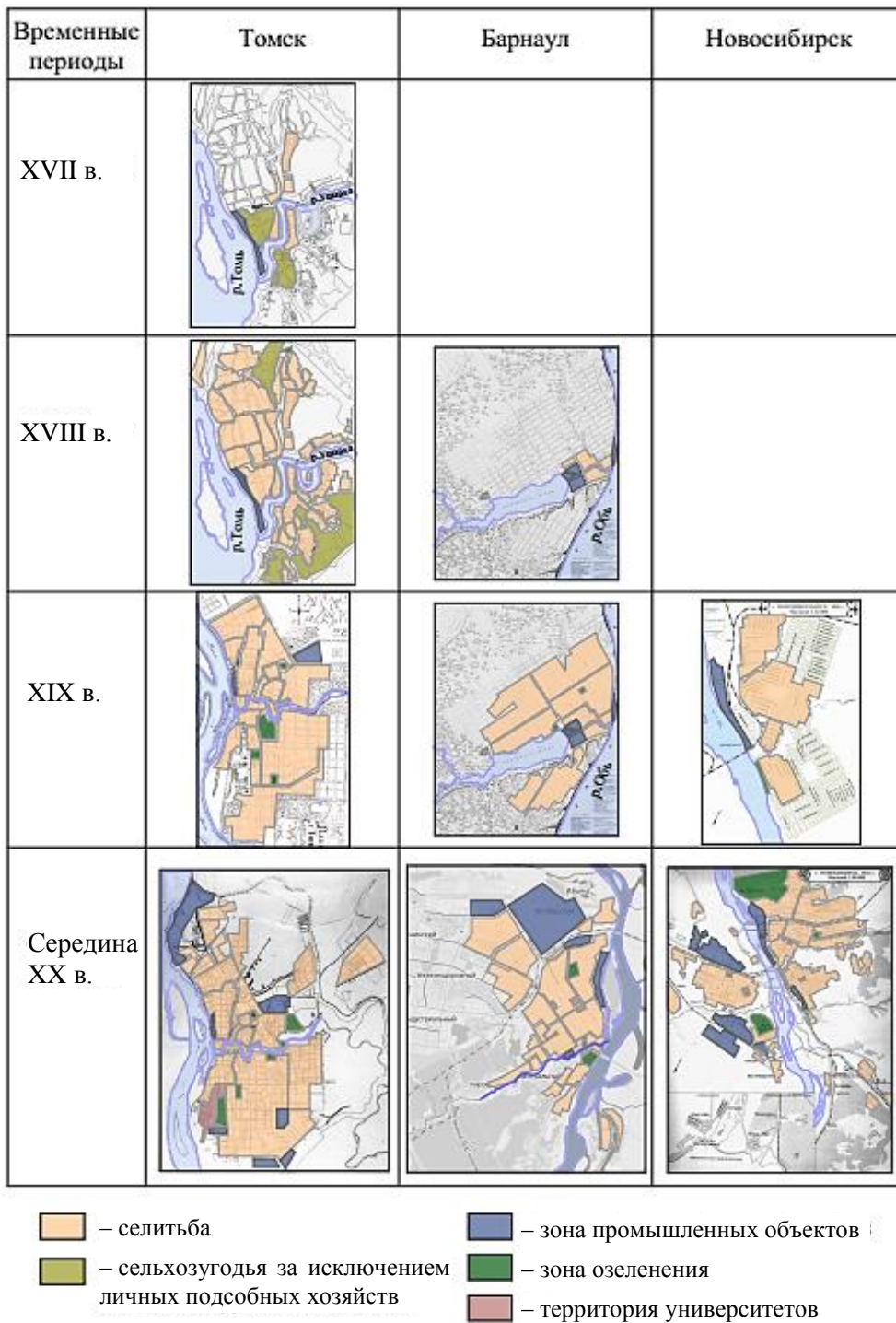


Рис. 2. Карта-схема функционального использования территории сибирских городов

Официальным годом основания г. Барнаула является 1730 г., когда Акинфий Никитич Демидов – основатель горнозаводской промышленности в Сибири и на Урале – перевел на Алтай 200 приписных крестьян. Документально подтвержденная дата – 28 сентября (9 октября) 1739 г., в этот день началось строительство плотины для медеплавильного завода.

Таким образом, градообразующим фактором Барнаула является строительство меде-сереброплавильного завода, который включал в себя административное здание, кузницу, плавильные фабрики, плотину и пруд.

Выбор места строительства при впадении р. Барнаулки в Обь был обусловлен рядом причин:

1) учет наличия вблизи участка строительства материалов, необходимых для возведения и эксплуатации будущего завода: древесины, огнеупорного (горного) камня, белых и обыкновенных глин, песка и известняка;

2) возможность обеспечения завода гидроэнергией – строительство плотины на р. Барнаулке, входящей в заводской комплекс;

3) недоступность завода джунгарам<sup>37</sup>, совершавшим в те времена набеги на заводы и рудники.

Эти три фактора обусловили место строительства, несмотря на то что не выполнялось требование приближения завода к рудникам (данная территория находилась в удалении от источников руды – до Змеиногорского рудника было примерно 250 верст) [4].

Специфика исторических условий нашла яркое отражение в сложившейся планировочной схеме поселка и заводского комплекса. Прямоугольная сетка кварталов жилых домов, разряжаемая квадратами площадей, соответствовала не только принципам градостроительства того времени, но и социальному порядку, царившему на Барнаульском заводе.

Уже через 18 лет после начала строительства завода, в 1757 г., в заводском поселке имелось 537 дворов: по итогам переписи, выявлявшей потребителей соли, в поселке Барнаульского завода оказалось 1939 жителей (1081 мужчин и 858 женщин). Среди горных офицеров и служащих было 111 человек, мастеровых и работных людей – 802, посадских – 211, цеховых – 650, разночинцев – 39, отставных обывателей – 128 [5].

Барнаул имел характерные для большинства заводских поселков три связанных друг с другом планировочных района: первый – территория завода с соответствующей инфраструктурой; второй – крепость – комплекс строений, несущий административно-оборонную функцию, состоящий из продовольственных и военных складов, домов управляющего состава и офицеров; третий – слобода, или посад, территория, на которой располагались жилые дома крестьян, купцов, мастеровых и мещан, а также базары и лавки [7].

Трудностью при развитии поселения стала болотистая местность на участках, примыкающих к заводскому пруду. Жителями проводились земляные работы по осушению местности путем рытья канав и каналов для отвода воды в р. Барнаулку. Жилые строения располагались в «линию», по краям речной

<sup>37</sup> Джунгары – монголоязычный ойратский народ, населявший ойратское (Джунгарское) государство «зүүнгар нутуг» (в русскоязычной литературе Джунгарское ханство), их потомков ныне именуют европейскими ойратами или калмыками, ойратами Монголии и Китая [6].

поймы Барнаулки на той и другой стороне. С ростом завода «линии» удлинялись и умножались, образовывая улицы, параллельные реке. Расстояние между улицами принималось в пределах 130–160 м. Застройка приобретала линейную многорядную структуру. Со временем улицы разделялись переулками, образующая кварталы застройки с шириной от 235 до 650 м [8].

Развитие Новосибирска началось с 1893 г. с образования поселка мостостроителей. Место для строительства моста было выбрано в районе с. Кривощёково после проведения изыскательских работ на нескольких предполагаемых участках. Н.Г. Гарин-Михайловский<sup>38</sup> так объяснял своё решение о выборе места [9]:

«На 160-вёрстном протяжении это единственное место, где Обь, как говорят крестьяне, в трубе. Другими словами, оба берега реки и ложе скалисты здесь. И притом это самое узкое место разлива: у Кольвани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки 12 вёрст, а здесь 400 сажен».

Жилые дома и купеческие строения выстраивались вдоль берега по правую сторону впадающей малой р. Каменки.

Параллельно строительству моста велось обустройство пристани, и в 1897 г., когда строительство железнодорожного моста закончилось, посёлок Александровский (такое название современный Новосибирск получил в 1894 г.) стал пропускать через себя миллионы пудов различных грузов и сотни пассажиров, выступая таким образом в роли логистического узла, связывающего все направления: северное – Томск, южное – Барнаул, восточное – Красноярск, западное – Омск.

Таким образом, при возникновении и развитии города река имела роль не просто одной из составляющих частей, а была одним из главенствующих элементов планировочной структуры.

С начала существования городов река имела свою функцию:

Томь в Томске выступала с функцией «река – естественная защита», а пойменная часть Томи с образованием нижнего посада, называемого Пески, несла сельскохозяйственную, промышленную и жилую функции.

Обь на начальном этапе развития Барнаула оставалась в стороне, но косвенно заключала в себя ту же функцию, что и в Томске: «река – естественная защита», а также функцию «река – аквамагистраль». В первые столетия развития поселения, в период функционирования завода, в наибольшей степени использовалась малая река – Барнаулка, выступающая в роли «река – производитель ресурсов», однако после закрытия завода в 1893 г. Барнаулка имела исключительно рекреационное назначение. Интенсивное развитие территории вдоль береговой полосы Оби началось с середины XIX в.: в 60-е гг. на Оби установлено пароходное сообщение с близлежащими городами и, как следствие, усиление транспортно-речного значения Барнаула. Это задавало вектор направления дальнейшего строительства жилых и общественных зданий в приближении к пристани.

Посёлок Новониколаевский за счет своего положения (стык строившихся Западно- и Среднесибирского участков железной дороги, полноводная судо-

<sup>38</sup> Николай Георгиевич Гарин-Михайловский – русский инженер, писатель и путешественник, руководил работами на участке «Челябинск – Обь» Западно-Сибирской железной дороги.

ходная река Обь) уже на первоначальном этапе своего развития стал крупнейшим перевалочным пунктом для грузов и пассажиров [10]. В 1897 г. строительство моста через Обь и прокладка железной дороги завершились. К этому времени речная пристань и железнодорожная станция Обь стали крупными торговыми и перевалочными пунктами на Сибирской железной дороге. В 1897 г. через станцию прошло 1,8 млн пудов различных грузов. Большой объем грузоперевозок требовал большого количества рабочего персонала: в поселок стали приезжать люди с округи в поисках заработка. Контингент поселка также составляли мостостроители, административные единицы, крестьяне и проезжие люди, часть из которых оставалась на постоянное место жительства в Новониколаевске. Прирост населения был значительных масштабов, в то время как генеральный план еще не был разработан, поэтому развитие поселка проходило стихийно: не было четких линий улиц и кварталов, строения возводились одноэтажные, деревянные, часто не соблюдались даже противопожарные разрывы. Уже в первый десяток развития поселения прибрежная территория Оби использовалась жителями в качестве места для отдыха и прогулок, хотя не была для этого благоустроена: появился неорганизованный пляж, прогулочные тропки вдоль берега. Снежная зима 1908 г. и, как следствие, затопление пойменной части Оби обострили ситуацию по отсутствию берегоукрепительных сооружений, что привело к переселению в последующие годы представителей знатных кругов города на возвышенную, центральную часть города, где они размещали жилые и общественные постройки.

На основании проведенного анализа можно сделать следующие выводы:

1. За рассматриваемый период освоения прибрежной территории функциональная организация представлена:

– Томск: транспортная (с XVII в., пароходное судоходство с XIX в.), жилая (с XVII в.), сельскохозяйственная (с XVII в.);

– Барнаул: транспортная (с XVIII в., пароходное судоходство с XIX в.), жилая (с XIX в.), сельскохозяйственная (с XVIII в.);

– Новониколаевск – Новосибирск: транспортная (с XIX в.), жилая (с XIX в.), рекреационная (с начала XX в.).

2. Сложившаяся хозяйственная деятельность на историческом этапе только в середине XX столетия позволила сформировать рекреационно-досуговые единицы в планировочной структуре приречных территорий с высоким уровнем дисперсности.

3. Выявление хронологических этапов, в разрезе исторического развития ландшафта пойменной части речных бассейнов в границах городов, позволит обосновать назначение градостроительных регламентов на современном этапе развития.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Задворянская, Т.И.* Ландшафтно-градостроительная организация рекреационных зон в структуре прибрежных территорий крупных городов: на примере Воронежа : дис. ... канд. архитектуры. – Воронеж, 2009. – 156 с.
2. *Татары эуштинцы.* – Условия доступа : <http://kraeved.lib.tomsk.ru/page/161/>
3. *История названий томских улиц* / отв. ред. Г.Н. Старикова. – Изд. третье, доп. – Томск : Д-Принт, 2012. – 368 с.

4. Шульгина, В.С. Планировочное развитие прибрежной территории г. Барнаула / В.С. Шульгина // Актуальные вопросы строительства : материалы X Всероссийской научно-технической конференции. – Новосибирск : НГАСУ (Сибстрин), 2017.
5. Пески времени: первая сотня Барнаула // Газета № 1. – Условия доступа : <http://www.asfera.info/gazeta/N27Y2010/one-2483.html>
6. Джунгары. – Условия доступа : <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B6%D1%83%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%80%D1%8B>
7. Барнаул : энциклопедия. – Барнаул : Изд-во Алт. гос. ун-та, 2000. – 408 с.
8. Карелин, Д.В. Деревянное и каменное жилое домостроительство Западной Сибири: вторая половина XVIII – начало XX веков : дис. ... канд. архитектуры. – Новосибирск, 2006. – 190 с.
9. Гарин-Михайловский, Н.Г. Из дневников кругосветного путешествия. Собрание сочинений: в 5 т. Т. 5 / Н.Г. Гарин-Михайловский. – М., 1958. – С. 20.
10. Новосибирск. 100 лет. События. Люди: 1893–1993 / отв. ред. Л.М. Горюшкин. – Новосибирск : Наука, 1993. – С. 5–16, 472.

## REFERENCES

1. *Zadvoryanskaya T.I.* Landshaftno-gradostroitel'naya organizatsiya rekre-atsionnykh zon v strukture pribrezhnykh territorii krupnykh gorodov : na primere Voronezha. Dissertatsiya ... kandidata arkhitektury [Landscaping and town planning of recreational zones in coastal territories of large cities: on the example of Voronezh. PhD Thesis]. Voronezh, 2009. 156 p. (rus)
2. *Tatary eushtintsy* [Tatars eushtintsy]. Available: <http://kraeved.lib.tomsk.ru/page/161/> (rus)
3. *Starikova G.N.* Istoriya nazvanii tomskikh ulits [History of Tomsk street names]. Tomsk: D-Print Publ., 2012. 368 p. (rus)
4. *Shul'gina V.S.* Planirovochnoe razvitie pribrezhnoi territorii g. Barnaula [Planning development of the coastal territory of Barnaul]. *Proc. 10<sup>th</sup> All-Rus. Sci. Conf. 'Relevant Problems of Construction'*. Novosibirsk: NSUACE Publ., 2017. (rus)
5. *Peski vremeni: pervaya sotnya Barnaula* [The sands of time: the first hundred of Barnaul]. Available at: [www.asfera.info/gazeta/N27Y2010/one-2483.html](http://www.asfera.info/gazeta/N27Y2010/one-2483.html) (rus)
6. *Dzhungary* [Dzungary]. Available: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B6%D1%83%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%80%D1%8B/> (rus)
7. *Barnaul: entsiklopediya* [Barnaul: encyclopedia]. Barnaul: ASU Publ., 2000. 408 p. (rus)
8. *Karelin D.V.* Derevyannoe i kamennoe zhiloe domostroitel'stvo Zapadnoi Sibiri: vtoraya polovina XVIII – nachalo XX vekov: dissertatsiya ... kandidata arkhitektury [Wooden and stone architecture in west Siberia late in 18–20<sup>th</sup> centuries. PhD Thesis]. Novosibirsk, 2006. 190 p. (rus)
9. *Garin-Mikhailovskii N.G.* Iz dnevnikov krugosvetnogo puteshestviya [Diaries of round-the-world trip]. Moscow, 1958. P. 20. (rus)
10. *Goryushkin L.M.* Novosibirsk. 100 let. Sobytiya. Lyudi: 1893–1993 [100 years to Novosibirsk. Developments. People: 1893–1993]. Novosibirsk: Nauka Publ., 1993. Pp. 5–16, 472. (rus)

## Сведения об авторах

*Карелин Дмитрий Викторович*, канд. архитектуры, доцент, Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (Сибстрин), 630008, г. Новосибирск, ул. Ленинградская, 113, [ggxsibir@mail.ru](mailto:ggxsibir@mail.ru)

*Шульгина Валентина Сергеевна*, аспирант, Новосибирский государственный архитектурно-строительный университет (Сибстрин), 630008, г. Новосибирск, ул. Ленинградская, 113, [shutenkovs21@mail.ru](mailto:shutenkovs21@mail.ru)

## Authors Details

*Dmitriy V. Karelin*, PhD, A/Professor, Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering, 113, Leningradskaya Str., 630008, Novosibirsk, Russia, [ggxsibir@mail.ru](mailto:ggxsibir@mail.ru)

*Valentina S. Shulgina*, Research Assistant, Novosibirsk State University of Architecture and Civil Engineering, 113, Leningradskaya Str., 630008, Novosibirsk, Russia, [shutenkovs21@mail.ru](mailto:shutenkovs21@mail.ru)