

Духанов Сергей Сергеевич

**ВЛИЯНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ  
ЗАПАДНОЙ СИБИРИ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ**

УДК: 711.03

ББК: 85.118г

**Аннотация**

*В статье рассматривается влияние региональных условий на градостроительство Западной Сибири в годы первой пятилетки (1928–1932). Исследование основано на архивных материалах. В этот период развитие западносибирских городов шло не по генеральным проектам планировки, а путем выбора специальными комиссиями площадок для заводов и их городов. Реально было два пути развития городов Западной Сибири. Первый заключался в выборе площадок, расположенных вдоль мощных рек, протекавших в меридиональном направлении, второй – в выборе площадок, расположенных вдоль железнодорожных линий. Однако ведущую роль в снабжении западносибирских строек играли не реки, а железные дороги. Они прокладывались вдоль удобных строительных площадок. В годы первой пятилетки, вслед за железными дорогами, на этих площадках разместились и предприятия с жилыми поселками. В результате в этот период города Западной Сибири получили относительно рек глубинное и поперечное расположение.*

**Ключевые слова**

*история советского градостроительства, районная планировка, градостроительство Западной Сибири*

В настоящее время в научной литературе достаточно хорошо исследованы ведомственные особенности советского градостроительства периода индустриализации. Как отмечает Ю.Л. Косенкова, в 1920–1930-е гг. градостроительные процессы в СССР «регулирувались в основном административными, а не правовыми методами» [2, с. 335]. Одним из проявлений этого подхода стало размещение предприятий в районе новостроек не на основе генеральных планов будущих городов, а в результате работы ведомственных комиссий, разрозненно выбиравших отдельные площадки. Последние, как показали в своих исследованиях Е.В. Конышева и М.Г. Меерович, выбирались для заводов исходя из интересов промышленности. Затем по остаточному принципу без участия архитекторов отводились площадки для будущих поселков [3, с. 9–13].

Новосибирск перед началом индустриализации, в отличие от других городов края, имел тщательно составленную схему распределения территории. Однако в 1929 г. без генплана остался и он. Как сообщает одна из справок Новосибирского Горсовета (от 25 апреля 1936 г.), «планировка города [Новосибирска] была начата в 1927 г. проф. Коршуновым и в 1929 г. (в конце) остановлена»<sup>1</sup>. В итоге, как ни парадоксально, тщательно спланированное в 1927–1929 гг. развитие Новосибирска в 1930–1931 гг. велось так же, как и в Кузбассе – путем выбора отдельных площадок. В Кузбассе будущие промышленные города изначально не имели схем распределения территорий, а имевшие фиксационные планы поселений ни в коей мере не могут считаться их аналогами. Площадки под заводы и их поселки выбирали разрозненные комиссии, а функциональное зонирование будущих городов складывалось стихийно как результат ведомственной деятельности. Процессный момент градостроительства Новосибирска в первой пятилетке не исследован, между тем в это время здесь по сравнению с другими городами Западной Сибири было выбрано наибольшее число крупных строительных площадок. В статье на материале работы комиссий по выбору площадок в краевом центре (стенограмм, постановлений) анализируется

взаимодействие на региональном уровне ведомственного подхода с местными условиями градостроительства.

Цель работы: выявление роли региональных факторов в градостроительстве Западной Сибири на рубеже 1920 – 1930-х гг.

Задачи исследования:

- Выявить факторы, которые были ведущими в практике выбора строительных площадок в Западной Сибири.
- Проанализировать последствия этого подхода для морфологии западносибирских городов.

Методикой исследования стал сопоставительный анализ свидетельств архивных материалов конца 1920-х – начала 1930-х гг. по градостроительному развитию Новосибирска – положений генерального плана и работы комиссий по выбору площадок – и сравнение планировочных результатов размещения предприятий и их поселков с городами Кузбасса.

Основные положения генерального плана. Согласно генплану Новосибирска, разработанному к 1929 г. под руководством проф. Б.А. Коршунова в Картоиздательстве НКВД (Гипрогор) ведущими факторами, предопределявшими его глубинное относительно реки направление развития, были следующие. Развитие правобережного города вверх и вниз по течению Оби было перекрыто остатками соснового бора, а центральный правобережный район был отрезан от реки полосой отчуждения железной дороги. Соответственно, основной промышленный район был запроектирован на свободном левом берегу Оби и, следуя топографии этой площадки, получал поперечное к реке положение. На правом берегу сохранялся лишь район легкой промышленности. Другие правобережные площадки (северная, северо-восточная и юго-восточная), в том числе расположенные вдоль реки, с точки зрения интересов города были признаны непригодными для крупного промышленного и селитебного освоения. Поскольку при таких условиях правобережный город не мог выйти на реку (а этого требовал Горкомхоз), Б.А. Коршунов не считал необходимым отрывать общегородской центр от застройки и располагать его на набережной<sup>2</sup>.

Площадка кожевенно-обувного концерна. В соответствии с генеральным планом Сибирский краевой трест кожевенной промышленности («Сибкожтрест») планировал начиная с 1929/30 г. строительство кожевенно-обувного концерна в отведенном ему генпланом месте на правом берегу. Большая часть новых цехов размещалась в выкупаемых у военного ведомства готовых каменных зданиях, на территории бывшего Сухарного завода. 22 декабря 1928 г. управляющий Сибкожтрестом обратился к Новосибирскому Окрисполкому с предложением «участвовать в совместной разработке всех мероприятий» по благоустройству и жилищно-коммунальному строительству в этом районе. Порасчетам треста к концу пятилетки количество рабочих здесь возрастало до 1,8 тыс. чел., а общее число жителей «считая по 5 человек на семью» – 9 тыс. чел., для которых требовалось 86,6 тыс. кв. м жилой площади. Сибкожтрест считал, что «прежде всего необходимо отвести в этом районе соответствующее место под рабочий городок и обеспечить рабочих потребной жилплощадью». Трест просил внести в пятилетний план по благоустройству города культурно-бытовые объекты для своего рабочего городка: коммунальные предприятия (водопровод, канализация, баня, автобусная линия); лечебные (аптека, амбулатория), учебные и культурно-спортивные здания и сооружения (школа, стадион-парк, дом культуры и отдыха)<sup>3</sup>. Таким образом, промышленники стремились к кооптации с местными властями в благоустройстве района. Из других документов известно, что городские власти откликнулись на это обращение. Их помощь выражалась в том, что начиная с 1929 г. ряд первоочередных объектов городского строительства стал «выноситься» из исторической части в район Сибкожтреста: фабрика-кухня, коммунальные и спортивные сооружения и т. д. В итоге благоустройство этого промышленного района «росло» не столько от промышленных предприятий, сколько от старого города. Соседство с городом оказывалось выгодным.

---

Площадка Сибкомбайна. В Экономической записке к заданию для проектировки будущего Сибкомбайна, изданной в 1929 г. Сибирским краевым СНХ, предлагалось на выбор две площадки: одна – на северо-восток от городской части по линии Алтайской железной дороги, вторая на левом берегу реки Оби у станции Кривошеково, в будущем промышленном районе «большого» Новосибирска<sup>4</sup>. В обоих случаях завод и его соцгород располагались параллельно железной дороге и перпендикулярно речной пойме. В Постановлении Президиума Новосибирского Окрисполкома от 9 мая 1929 г. было четко сказано: «Считать наиболее целесообразным отвод места под постройку завода сельхозмашин на участке на левом берегу реки Оби у станции Кривошеково по правую сторону пути (считая от железнодорожного моста) для завода и по левую для поселка». Особо подчеркивалось: «Выбор этого места соответствует принятому решению по планировке города, дальнейшему направлению роста города и по рельефу местности является наиболее благоприятным для строительства завода и размещения рабочего поселка»<sup>5</sup>. Действительно, в протоколе заседания пленума планировочной комиссии Новосибирска от 10 февраля 1928 г. постановлялось «Основной район для строительства новых промышленных предприятий принять на левом берегу реки Оби в районе станции Кривошеково»<sup>6</sup>. Таким образом, выбор площадки для строительства Сибкомбайна был сделан в соответствии с генпланом.

Генплан учитывал необходимость выгодного расположения промышленного района и его поселка по отношению не только к внешнему, но и к внутреннему городскому транспорту. Планировочная комиссия Новосибирска еще в 1928 г. считала, что «для развития левобережного промышленного района большое значение имеет устройство доступного сообщения со старым городом», где размещалось основное ядро предприятий стройиндустрии. Для новостройки была жизненно необходимой транспортная связь с правым берегом. Кроме того, планировочная комиссия, как и в случае с кожевенно-обувным концерном, наметила перенос части городского строительства в район новостройки, постановив «Горсовету при разработке плана квартального коммунального строительства значительную часть такового наметить в заречной части вблизи промышленного района»<sup>7</sup>. Туда же выносились часть новых предприятий стройматериалов, намеченных генпланом.

Близость к городу, как и предполагалось в генплане, упростила решение жилищного вопроса. До 30% всего рабочего состава строительства жило в правобережном Новосибирске, их размещением за счет уплотнения занимался Горсовет. Еще около 15% составляли рабочие из числа крестьян окрестных деревень (Кривошеково, Бугры, Вертково, Перово, Ерестная). Соответственно, самому Сибкомбайну пришлось заботиться об обеспечении жилищами всего 50–55 % рабочего состава. Для этих рабочих строительное управление завода построило временный рабочий городок, на участке в 6 га, который примыкал к северо-восточному углу заводской площадки с внешней стороны. Таким образом, и этот временный городок был «выдвинут» в сторону города. В городке строились зимние и летние бараки для несемейных рабочих, столовая, универмаг, клуб, баня, амбулатория, больница и почтовое отделение. Вторая столовая располагалась на стройплощадке. Кухни располагались отдельно вблизи железнодорожной станции Кривошеково «для удобства доставки продуктов с городских базисных складов»; затем готовые обеды в термосах развозились по столовым и летним навесам. Таким образом, станция служила не только для снабжения стройки материалами, прибывающими из европейской части страны и обеспечивала связь с Новосибирском, но и сама в известной степени стала базой строительства (часть складов, кухни). Для обеспечения пешеходного и автогужевого сообщения с рекой и станцией Кривошеково проводилось мощение улиц, которые примыкали к заводской площадке с южной и восточной стороны<sup>8</sup>. Организации связи «с городом» (т. е. с правым берегом) было уделено большое внимание. Современник строительства инженер Рукавицын писал, что

для этого было организовано регулярное транспортное сообщение: пассажирские поезда местного значения («передачи» между ст. Кривошеково и городом), паромная переправа и переправа моторными катерами. Питание рабочих принял на себя Новосибирский ЦРК, а обслуживание медицинским персоналом – Окргздравотдел. Электроэнергией строительство снабжала городская ЦЭС, расположенная на правом берегу Оби<sup>9</sup>.

Таким образом, «старый» город стал базой нового строительства. Это повлияло на организацию строительной инфраструктуры Сибкомбайна: она оказалась придвинута к железнодорожному мосту, который связывал строительную площадку со «старым» городом. Из-за отсутствия централизованных фондов для Сибкомбайна Новосибирск стал почти единственным источником снабжения стройки материалами и рабочей силой. В результате морфология строительства – фокусы притяжения основных грузовых и пассажирских потоков и первоочередные строительные дороги, затем легшие в основу планировки этой части левобережного Новосибирска – во многом определялась таким градостроительным фактором, как город на противоположном берегу Оби. В известной степени можно утверждать, что новое строительство и здесь «вырастало» из старого города.

Площадка для завода горного оборудования. К середине 1930 г. Новосибирский горсовет уже не считал генплан своего города юридическим документом. Поэтому выбор площадки для завода горного оборудования произвела объединенная комиссия Новосибирского горсовета и Гипромаша.

13 октября 1930 г. на совещании при Краевом Совете Народного Хозяйства представители Гипромаша представили свои условия к площадке для завода. Это были производственно-эксплуатационные требования. Во-первых, благоприятный рельеф, близость к поставщику металла и удобство отгрузки продукции. В силу общесоюзного значения производства завод надо было ставить вблизи железнодорожной магистрали. Во-вторых, большая энергоемкость производства и «громоздкое расхождение воды на заводе», что вместе с требованием приблизить завод к судоходной реке, предполагало размещение предприятия на левом берегу, где планировалось строительство ТЭЦ и речного порта. В-третьих, наличие территориальных резервов, поскольку завод должен был занять «очень большую площадь»<sup>10</sup>. В-четвертых, из-за большой доли высококвалифицированной рабочей силы Гипромаш считал жизненно необходимым максимально приблизить завод к культурному и научному центру – Новосибирску и надежно связать с ним трамваем<sup>11</sup>.

Казалось бы, большая часть заявленных условий (магистраль, близость к реке и речному порту, к электроцентрали, территориальные резервы, рельеф) указывали на левобережный промышленный район. Однако в Постановлении Президиума Западно-Сибирского Крайисполкома от 27 октября 1930 г. «по вопросу о машиностроительном заводе горного оборудования» была выдвинута Инюшенская площадка, которая, по мнению Крайисполкома, имела «как место строительства» определенные преимущества: техническое удобство, наличие крупной электростанции, удобное транспортное сообщение с Кузбассом и Уралом через сверхмагистраль<sup>12</sup>. Таким образом, площадка была выдвинута на основании требований Гипромаша при полном забвении генплана: ведь согласно генплану основной промышленный район планировался на левом берегу Оби!

Уже через два дня, 29 октября 1930 г., для выбора площадки создается объединенная Комиссия Горсовета (в том числе инженеры городской планировочной комиссии), Сибмашстроя (управления по строительству завода) и Гипромаша. Всего за пару дней происходит смена приоритетов. Комиссия работает уже с вариантами и по иным критериям. Теперь выбирается площадка не только для завода, но и для соцгорода. Кроме того, в выборе площадки участвуют будущие строители. Это было необычно: стройуправления других западносибирских заводов в выборе площадок не участвовали, их, как правило, просто «высаживали», как Кузнецкстрой, на уже выбранное место, где им предстояло «расхлебывать» чужие ошибки. Результаты работы комиссии были отражены в протоколе

заседания от 29 октября 1930 г. Всего для осмотра Горсовет предложил 3 площадки, причем все на правом, «городском» берегу реки, т. е. в противоречии с генпланом:

1. Площадка за рекой Каменкой. Площадка располагалась вдоль железнодорожного пути Сибирской железнодорожной магистрали, примыкала к разъезду Ельцовка и была всего в 5 км от станции Новосибирск. Строительство соцгорода планировалось за железной дорогой – «против заводской площади и параллельно ей». При таком расположении соцгород и завод получали торцевое положение к существующему правобережному Новосибирску и глубинное положение относительно реки Оби.

2. Площадка в Инюшенском бору (выше города по течению Оби). Площадка имела ширину в 1–2 км и была ограничена с севера и запада полосами отчуждения железных дорог. При этом варианте соцгород планировалось строить вдоль железнодорожной линии, параллельно реке Оби и по одну сторону с заводом от железной дороги<sup>13</sup>.

3. Площадка у деревни Мочище (ниже города по течению Оби). Участок имел размеры 2×4 км; здесь соцгород было «возможно построить на площади между рекой Обью и площадкой завода»<sup>14</sup>, т. е. на обеих речных площадках соцгород получал возможность «выйти на реку».

Все три площадки еще при составлении генплана в конце 1920-х гг. тщательно рассматривались и были отвергнуты как непригодные для размещения промышленного района и его жилищно-коммунального строительства. Пленум Городской планировочной комиссии 10 февраля 1928 г. отверг «северо-восточный вариант». При этом была полностью повторена аргументация Б.А. Коршунова: «Выделение промышленного района к северу и северо-востоку от существующей населенной части значительно удалит его от реки, осложнит водоснабжение заводов и чрезвычайно вытянет к северо-востоку намечаемую конфигурацию городской территории», что, в свою очередь, «должно значительно удорожить коммунальное благоустройство в части городского транспорта, водопровода, канализации» и т. д. По аналогичным причинам отвергался и «южный вариант»: «районы к югу и юго-востоку от существующей заселенной территории или находятся у реки выше города, или покрыты многочисленными оврагами, засыпка и распланировка каковых, значительно удорожит промышленное строительство»<sup>15</sup>. Б.А. Коршунов писал в пояснительной записке к проекту схемы планировки Новосибирска, что «отказ от уничтожения северного и южного соснового лесов не позволил на них распространение селитебной площади»<sup>16</sup>. А теперь они были поставлены под угрозу вырубki!

При анализе вариантов комиссия Горсовета, Гипромаша и Сибмашстроя руководствовалась следующими критериями.

Во-первых, площадки сравнивались по объему земляных работ и резервам для расширения. Преимуществом Каменской площадки был малый объем планировочных работ (в 5 раз меньше, чем на двух других), а также возможность расширения площадки за границами городских земель до 1000 га. Минусом Инюшенского и Мочищенского участков был относительно большой объем планировочных работ вследствие неровной, поросшей лесом местности. Кроме того, Инюшенская площадка, имевшая всего 300 га, могла быть расширена до 800 га лишь «путем дальнейшего углубления в лес» (т.е. уничтожения Инюшенского бора)<sup>17</sup>.

Во-вторых, с точки зрения водоснабжения и канализации выявилось парадоксальное на первый взгляд преимущество Каменской площадки. Действительно, при строительстве новой линии от реки Оби для снабжения завода питьевой и технической водой требовался водопровод длиной 7 км. Однако комиссия предложила соединить заводской водопровод с городской насосной станцией, в результате длина нитки сокращалась до 2 км! При выборе Каменской площадки упрощался и вопрос с канализацией, так как «спуск отработанных вод при устройстве отстойников возможен в овраг реки Каменки», который располагался всего в 1 км от центра площадки. Напротив, Инюшенский участок, наиболее приближенный к

обеим рекам (Оби и Ине), обнаружил перед другими участками недостаток в виде большой высоты нагнетания – 40 метров<sup>18</sup>.

В-третьих, сравнивались характеристики площадок в смысле снабжения местными строительными материалами. Достоинством Каменской площадки стало соседство с уже действовавшими городскими каменоломнями и кирпичными заводами, причем последние находились на границе площадки. Правда, удаленность от Оби вела к тому, что песок и гальку пришлось бы доставлять на расстояние 5–7 км. Площадка на реке Ине оказалась равноудалена и от гранитных каменоломен и от речного песка (в среднем на 3 км), причем лес в течение 5 месяцев можно было доставлять сплавом по Оби. Но из-за отсутствия вблизи кирпичных заводов требовалось либо обеспечить завоз кирпича по железной дороге (на расстояние до 20 км), либо построить новые заводы, что удорожало строительство. Мочищенская площадка находилась в равных с Инской условиях снабжения гранитом и песком. Ее серьезным минусом стала удаленность от железной дороги и необходимость «немедленного проведения узкоколейки» для доставки на площадку кирпича и леса (6 км полотна). В противном случае строительные материалы могли транспортироваться только гужом на расстояние от 12 до 15 км<sup>19</sup>.

В-четвертых, при выборе учитывалась роль Алтайской железной дороги в снабжении местными строительными материалами. На централизованные фонды из европейской части страны рассчитывать не приходилось. Комиссия особо подчеркивала, что «местных строительных материалов по ориентировочным предположениям и по имеющемуся опыту не хватит, кирпич, цемент и известь придется завозить со станции Барнаул-Бийск Алтайской ж. д.». Поэтому площадка у деревни Мочище закономерно оказывалась в наименее благоприятных условиях – она была вдали не только от Алтайской, но и от Сибирской железной дороги. В наиболее благоприятных условиях при снабжении стройматериалами из Барнаула находилась площадка по реке Ине «вследствие ее непосредственного примыкания к Алтайской ж. д.». Площадка у р. Каменки оказывалась в «несколько худших условиях, так как указанные строительные материалы, в случае завоза их по Алтайской ж. д. потребуют пересортировки вагонов на ст. Новосибирск, обычно весьма сильно загруженной»<sup>20</sup>. Однако необходимость рассредоточить места массовой выгрузки стройматериалов говорила в пользу Каменской площадки. На Инском участке, где уже вел строительство Наркомат путей сообщения, имелась нехватка рабочей силы для разгрузки вагонов; кроме того, строительные управления разных ведомств хотели обособить свои складские хозяйства.

В-пятых, с точки зрения рынка труда, закономерным был вывод, что «в наиболее благоприятных условиях находится площадка у р. Каменки, ввиду ее близости к городу»<sup>21</sup>. Согласно логике комиссии, без рабочей силы, обеспеченной жильем, прочие благоприятные строительные условия сами по себе мало значили.

Таким образом, комиссия с участием Сибмашстроя рассматривала прежде всего строительные условия площадок. Решающим фактором стала близость к городу и железным дорогам. Обь как источник водоснабжения и транспортная артерия не сыграла значимой роли. Выяснилось, что только Мочищенская площадка располагалась собственно на реке. Остальные находились на железных дорогах, Инская площадка шла параллельно Оби лишь из-за направления Алтайской линии. «Слабость» Мочищенской площадки заключалась в ее удаленности от города – от существующих железных дорог, от строительной базы и рынка рабочей силы. «Голое место» требовало больших предварительных вложений в подготовку территории и строительную инфраструктуру. Напротив, близость площадки к городу нивелировала слабые места самой площадки – то, чего не было на площадке, находилось по соседству. Заседание Правления Объединения тяжелого машиностроения от 25 декабря 1930 г. постановило принять местом постройки нового завода Каменскую площадку<sup>22</sup>.

---

Площадка для Дома науки и культуры. Подход местных властей к выбору площадок для нового строительства проявился и при выборе места для Новосибирского Дома науки и культуры (ДНК). «Двигателем» его создания в краевой столице был Крайисполком. ДНК принадлежал к новому типу общественных зданий массового типа – так называемым синтетическим театрам (зал на 3 тыс. чел.). В Новосибирске он должен был возглавить целый культурный комплекс: вокруг него в дальнейшем предполагалось построить музей, библиотеку, картинную галерею, научно-исследовательские и художественные институты и т. д. Таким образом, выбор места для ДНК во многом предопределял и место общественного центра, поскольку театр должен был «потянуть» за собой строительство и других общественно-культурных зданий.

Разработка генерального плана Новосибирска прекратилась в декабре 1929 г. Участок для строительства ДНК был отведен уже после этого, 28 августа 1930 г. – на центральной (Базарной) площади с условием, чтобы главный фасад театра был обращен на Красный проспект [1, с. 107]. То есть место расположения театра было определено не на основании тщательно разработанного градостроительного документа, а путем выбора отдельной площадки. Вопрос о критериях, которыми при этом руководствовались краевые власти, неожиданно, уже после начала строительства, всплыл на совещании при Западно-Сибирском Краевом Исполнительном Комитете по вопросу архитектурного оформления Дома науки и культуры от 13 января 1933 г.

Сибирские архитекторы были сторонниками приближения театра «к природе», они критиковали его размещение в общегородском центре. Их позицию наиболее полно сформулировал известный томский архитектор А.Д. Крячков. В целом он одобрил место постройки, но тем не менее считал, что Дом науки и культуры предназначен для отдыха горожан и поэтому должен быть удален от транспортных потоков. Крячков верил, что уже в «будущей пятилетке» исторический центр Новосибирска останется «без чистого воздуха <...>, так как здесь будет движение автомобилей». Поэтому он считал законным местом ДНК набережную и сожалел, что «берега красавицы Оби в этом отношении получились забытыми»<sup>23</sup>. Таким образом, выступая за размещение театра на набережной, сибирские архитекторы исходили из узких рекреационно-художественных требований. Они полностью игнорировали генплан, разработанный под руководством Б.А. Коршунова. Ведь согласно этому документу «большой театр первой очереди» должен был строиться именно в историческом центре!

В ответ на заявление Крячкова выступил зампред Крайисполкома, председатель Комитета содействия строительству ДНК И.Г. Зайцев, который прямо сказал: «Насчет места. Признаюсь, его выбирал я. Я считаю, что это место центральное и очень неплохое». При этом он целиком повторил строительную аргументацию забытого архитекторами генплана: отрезанность города от реки петлей железной дороги и невозможность освободить набережную в ближайшие десятилетия. Зайцев подчеркивал, что это не вопрос желания, а объективный фактор: «Мы, несмотря на все желание, на все решения по этому вопросу, не можем освободить набережную в ближайшее время, потому что туда вложены большие капиталы»<sup>24</sup>. Кроме того, Зайцев указывал на художественные преимущества Базарной площади: «Выбранное нами место – это единственное центральное возвышенное место». Да, говорил он, «можно было бы спуститься ниже, как предлагали некоторые товарищи, но если бы так сделать, – то нужно было бы делать большую планировку. Здание было бы посажено в ложину, а сейчас его расположение выигрывает, здание стоит на возвышенности»<sup>25</sup>. Таким образом, представители краевых властей подошли к выбору места для Дома науки и культуры комплексно. В этом отношении они следовали логике генплана, но сам генплан совершенно не упоминали.

Месторасположение театра определяли краевые власти, а не автор проекта – архитектор А.З. Гринберг. Однако их выбор совпал с его творческими установками

и в своем выступлении он восторженно говорил о том, что выбранное место позволит реализовать градостроительный замысел здания. Во-первых, Гринберг считал, что этим соблюдалось условие комплексности при размещении общественно-культурных зданий: «Здесь следует особенно подчеркнуть правильный подход и культурное чутье Комсода, Новосибирского Горсовета при определении места расположения театра <...> так как ответ на этот вопрос определял будущий культурный центр города». Во-вторых, выбранное место полностью отвечало творческой концепции Гринберга о «главном здании», формирующем неповторимое «лицо города»: «Решение руководящих товарищей <...> по моему глубокому убеждению, единственно правильное решение <...>. Купол театра и его сцена будут самой высшей точкой в городе и они дадут городу ту характерную особенность, которая будет присуща одному лишь Новосибирску в отличие от других городов»<sup>26</sup>. То есть, несмотря на «оторванность» автора проекта от выбора площадки, в силу ряда обстоятельств Дом науки и культуры оказался на «своем» месте.

Строительная реальность Новосибирска начала 1930-х гг. заключалась в том, что автогужевые дороги, позволявшие бесперебойно снабжать стройки, находились только в центральной части города. Согласно обследованию от 1 октября 1929 г., «в отношении уличного сообщения г. Новосибирск находится в очень тяжелых условиях», поскольку «в распутицу все улицы (за исключением замощенных) совершенно непроходимы»; это вызывало трудности для передвижений населения и при перевозке стройматериалов<sup>27</sup>. Кроме того, в отличие от берегов реки, исторический центр уже имел определенное благоустройство и мог рассчитывать на его дальнейший рост. В центре намечалась первоочередная прокладка инженерно-технических коммуникаций (водопровод, канализация, отопление, электрификация), без подключения к которым театр не смог бы функционировать. Базарная площадь должна была стать важным узлом общественного транспорта, что немаловажно для зрелищного здания. Причем в центре эти благоприятные условия существовали сами собой, без необходимости новых затрат. Напротив, чтобы создать все это на периферии – в пойме реки, причем исключительно «для одного театра», пришлось бы вложить значительные капиталы.

Таким образом, местные власти выступали за комплексный подход: за размещение нового строительства в уже освоенных местах. Напротив, внешне привлекательные идеи «рассредоточенного строительства» могли иметь серьезные последствия. Об этом можно судить по тому, что набережная в Новосибирске до сих пор (спустя почти столетие!) остается наименее посещаемой (вследствие труднодоступности) территорией города.

Отличием Новосибирска от Кузбасса при выборе площадок стало то, что в краевой столице в 1930/31 – 1931 гг. учитывался более широкий спектр местных строительных условий, так как в работе комиссий приняли участие не только представители наркоматов и местные власти, но и будущие строители (Сибмашстрой, Комсод ДНК). Выбранные площадки были приближены к городу и предприятиям стройиндустрии, размещались в местах, требовавших минимума трудоемких работ. Стремление приблизить площадки к городу было вызвано также и тем, что начиная с 1930 г. новосибирские стройки не могли рассчитывать на снабжение из централизованных фондов, поскольку их не включали в число ударных. В условиях, когда на первое место выходила угроза срыва строительства, эксплуатационные факторы закономерно отходили на второй план.

Вплоть до конца 1929 г. площадки для строительства предприятий и их поселков в Новосибирске выделялись на основании генерального проекта планировки, составленного под руководством проф. Б.А. Коршунова (Кожевенно-обувной концерн, Сибкомбайн). В 1930–1931 гг. площадки в Новосибирске выделялись не на основе генплана, а так же, как и в Кузбассе – по представлению специальных междуведомственных комиссий (Завод горного оборудования, Дом науки и культуры). При этом учет местных строительных условий обеспечил своеобразную преемственность с генпланом. С выбором каждой новой площадки



---

город последовательно «отворачивался» от реки и все более удалялся от речной поймы. Таким образом, в Западной Сибири 1920–1930-х гг. даже Обь не являлась для новостроек значимой транспортной артерией. По аналогичным причинам отвернулись от рек к железным дорогам и новостройки Кузбасса. В Новокузнецке в конце 1920-х гг. произошла замена параллельной Томи Туштуленской площадки на поперечную Горбуновскую, в результате и металлургический завод и его город получили торцовое к реке расположение. В Кемерово заводы также стали вытягиваться не вдоль затопляемой поймы, а заглубляться от нее по железной дороге. Как и в Новосибирске, шедшие от станций строительные дороги в дальнейшем легли в основу планировки этих городов. Таким образом, мощные сибирские реки не оказали практически никакого влияния на выбор строительных площадок.

Как и в Кузбассе, в Новосибирске управления промышленных строек стремились к максимальной концентрации всех ресурсов на основном строительстве. Но в Кузбассе это пришлось делать в процессе строек, в результате рабочие на продолжительную и суровую зиму остались без жилья, а города без городского оборудования. В Новосибирске, напротив, строительные управления (Сибмашстрой, Комсод ДНК), приняв участие в выборе площадок, смогли максимально сократить свои второстепенные, а частично и основные строительные расходы еще до начала освоения площадок. В условиях соседства с городом экономия на городском оборудовании и жилье для рабочих обрела иной смысл. В Новосибирске строители заводов сбрасывали с себя значимую часть расходов путем кооптации с городскими предприятиями (коммунально-бытовыми, инженерно-техническими и строительными) и жилищным фондом. Горсовет, заинтересованный в новом промышленном и культурно-бытовом строительстве, охотно шел им навстречу. Пример размещения заводов в Новосибирске показывает, что теряли предприятия, «обходя» уже существующие города, игнорируя их как строительную базу. Прилегающие к городам территории были уже подготовлены для крупного строительства. Здесь проходили железные дороги, имелись коммунальные предприятия и инженерные сети, действовали карьеры и предприятия стройиндустрии – кирпичные и лесные заводы. В Западной Сибири из-за малочисленности сельского населения только города являлись единственным надежным источником рабочей силы.

Напротив, в Кузбассе будущие строители в выборе площадок не участвовали (Кузнецкстрой, Коксострой, Азотстрой). Из всех строительных факторов были учтены лишь существующие железные дороги. В результате имел место недоучет ряда других строительных условий, в частности топографических. В Новокузнецке в результате замены Туштуленской площадки на Горбуновскую стройка была удалена от источников местных стройматериалов, от старого Кузнецка и места благоприятного водозабора. Кроме того, площадка оказалась отрезана от них и станции регулярно затопляемым пойменным болотом. Для бесперебойного снабжения стройки Кузнецкстрою пришлось срочно строить специальную автогужевую дорогу. В Новокузнецке и Кемерово поселки заводов, а в Кемерово и сами заводы оказались в зоне затопления. В отличие от Новосибирска недостаточно был проработан вопрос трудоемких земляных работ. В результате в Кемерово, и в особенности в Новокузнецке, в течение всего строительства наблюдался кризис рабочей силы при ее одновременной избыточности. Большая часть неквалифицированных рабочих была занята на второстепенных для основного строительства земляных работах, обеспечении снабжения и борьбе со стихийными бедствиями – устраняла последствия не во всем удачного выбора площадок. Избыток рабочей силы остро поставил вопрос с жильем. Это усугублялось «игнорированием» городов: в Новокузнецке стройка была удалена от старого Кузнецка, в Кемерово часть заводов размещалась на застроенной территории города, что в острый момент разворота строительства резко сократило жилой фонд. Таким образом, в Кузбассе набор строительных факторов при выборе площадок оказался более узким.

## Выводы

I. Ведущую роль в практике выбора строительных площадок в Западной Сибири первой пятилетки играли строительные условия. Их рамками на рубеже 1920–1930-х гг. оказались ограничены и региональные факторы градостроительства. Согласно материалам комиссий по выбору площадок в Новосибирске, наиболее полно учитывавших местные строительные условия, эти факторы заключались в следующем.

1. Дефицит местной рабочей силы (в силу малолюдности Западной Сибири) для ведения трудоемких земляных работ, создания строительной и коммунально-бытовой инфраструктуры и осуществления строительного процесса.

2. Дефицит площадок, уже имевших строительную, инженерно-техническую и коммунально-бытовую инфраструктуры.

3. Суровые климатические условия Сибири, которые требовали немедленного обеспечения завезенных рабочих жильем и снабжением.

4. Несмотря на наличие мощных рек, транспортными артериями для снабжения строек могли служить только железные дороги.

5. Надежной строительной базой в Западной Сибири были только города.

II. Последствия этого строительного подхода для морфологии западносибирских городов проявились в следующем. В этот период были реальны два пути развития городов края. Первый заключался в размещении новых площадок вдоль мощных рек, протекавших в меридиональном направлении, второй – в размещении площадок по железнодорожным веткам. Однако ведущую роль в снабжении западносибирских строек играли не реки, а железные дороги. Изрезанность местного ландшафта предопределила в свое время их трассировку вдоль удобных строительных площадок. В годы первой пятилетки вслед за железными дорогами здесь же торцом к рекам разместились и предприятия со своими поселками. В Новосибирске, кроме того, площадки были максимально увязаны с существующим городом. Таким образом, учет местных строительных условий прямо отразился на изменении морфологии городов, которые в годы первой пятилетки получили относительно рек глубинное и поперечное расположение.

## Примечания

<sup>1</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.3. – Д.1178. – Л.35.

<sup>2</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.1504. – Л.61, 58об.

<sup>3</sup>ГАНО. – Ф. Р-1980. – Оп.1. – Д.309. – Л.19, 19об.

<sup>4</sup>Новый завод сложных и уборочных сельскохозяйственных машин в Сибирском крае. Экономическая записка к заданию для проектировки завода [На правах рукописи]. – Новосибирск, 1929. – 82 с. – (Сибирский краевой совет народного хозяйства).

<sup>5</sup>ГАНО. – Ф. Р-1980. – Оп.1. – Д.309. – Л.11.

<sup>6</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.1504. – Л.61-61об.

<sup>7</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.1504. – Л.61-61об.

<sup>8</sup>Инж. Рукавицин. Как строится гигант – завод комбайнов. – С.14–18 // Заиндустриализацию Сибири. – 1930. – № 3 (6). – март. – С.15-16.

<sup>9</sup>За индустриализацию Сибири. – 1930. – № 3 (6). – с. 15, 16.

<sup>10</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л. 22, 21.

<sup>11</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л. 6-7.

<sup>12</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.35.

<sup>13</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.6.

<sup>14</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.7.

<sup>15</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.1504. – Л.61.

<sup>16</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.1504. – Л.58об.

<sup>17</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.6-7, 8.

- 
- <sup>18</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.6.  
<sup>19</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.7.  
<sup>20</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.8.  
<sup>21</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.8.  
<sup>22</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.2059. – Л.3.  
<sup>23</sup>ГАНО. – Ф. Р-2050.– Оп.1. – Д.4. – Л.39-40.  
<sup>24</sup>ГАНО. – Ф. Р-2050.– Оп.1. – Д.4. – Л.68-69.  
<sup>25</sup>ГАНО. – Ф. Р-2050.– Оп.1. – Д.4. – Л.69.  
<sup>26</sup>ГАНО. – Ф. Р-2050.– Оп.1.– Д.13. – Л.102.  
<sup>27</sup>ГАНО. – Ф. Р-12. – Оп.1. – Д.1982. – Л.99.

### **Библиография**

1. Баландин, С.Н. Новосибирск. История градостроительства 1893–1945 гг. / С.Н. Баландин. – Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1978. – 135 с., ил.
2. Косенкова, Ю.Л. Опыт формирования правовой основы советского градостроительства. 1920–1930-е гг. / Ю.Л. Косенкова // Градостроительное искусство. Новые материалы и исследования: сб. науч. тр. НИИТИАГ РААСН. – М.: УРСС, 2010 – С. 335–351.
3. Коньшева, Е.В., Меерович, М.Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток (на примере Магнитогорска) / Е.В. Коньшева, М.Г. Меерович. – М.: ЛЕНАНД, 2012. – 224 с.: ил.

Духанов С.С.,  
кандидат архитектуры, доцент,  
Новосибирская государственная архитектурно-художественная академия,  
Новосибирск, Россия, e-mail: ssd613@ngs.ru

Статья поступила в редакцию 12.12.2013  
Электронная версия доступна по адресу: [http://archvuz.ru/2014\\_1/10](http://archvuz.ru/2014_1/10)  
© Духанов С.С. 2014  
© УралГАХА 2014

Dukhanov Sergey S.

## THE ROLE OF BUILDING CONSTRUCTION FACTORS IN WESTERN SIBERIAN TOWN PLANNING OF THE FIRST FIVE-YEAR PERIOD

### Abstract

*The article discusses the effect of regional conditions on town-planning in Western Siberia during the first five-year period (1928-1932). The study is based on archival materials. During that period, the cities and towns of Western Siberia had no general master planning projects. Their development was determined by special commissions, which chose sites for factories and cities. A review of the activities of these commissions has shown the following. During that period, the cities of Western Siberia had two realistic options of development. The first consisted in the choice of new sites along major rivers meridionally; the second - along railway lines latitudinally. However, the leading role in the logistics of the building sits in Western Siberian belonged to railways, not rivers. Railway lines were laid along convenient construction sites. During the years of the first Five-Year Plan those sites near railways accommodated industry and residential settlements. As a result, in that period the cities and towns of Western Siberia were set off large rivers and located perpendicular to them.*

### Key words

*history of Soviet town-planning, regional planning, town-planning of Western Siberia*

### References

1. Balandin, S.N. (1978) Novosibirsk. History of Town Planning in 1893–1945. Novosibirsk: Western Siberian Book Publishing House. (in Russian)
2. Kosenkova, Yu.L. (2010) The experience of developing a legal framework for Soviet town planning. 1920–1930. The Art of Town Planning. New Materials and Studies: collected research papers. NIITIAG RAASN. Moscow: URSS. P.335–351. (in Russian)
3. Konysheva, E.V. and Meyerovich, M.G. (2012) Ernst May and Development of Socialist Towns During the First Five-Year Planning Periods (with reference to Magnitogorsk. Moscow: LENAND. (in Russian)

Dukhanov Sergey S.  
PhD (Architecture), Associate Professor,  
Novosibirsk State Academy of Architecture and Arts,  
Novosibirsk, Russia, e-mail: [ssd613@ngs.ru](mailto:ssd613@ngs.ru)

Article submitted 14.02.2014

The online version of this article can be found at: [http://archvuz.ru/2014\\_1/10](http://archvuz.ru/2014_1/10)

© Dukhanov S.S. 2014

© USAAA 2014