

## **ВЛИЯНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ НА ПРОЕКТЫ СОЦГОРОДОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ**

УДК: 72.036+711.4.03  
ББК: 85.113(2)

**Духанов Сергей Сергеевич**

кандидат архитектуры, доцент,  
Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств,  
Новосибирск, Россия, e-mail: ssd613@ngs.ru

### **Аннотация**

*В статье рассматривается влияние региональных условий на проекты социалистических городов Западной Сибири первой пятилетки (1928–1932 гг.). Выявляются закономерности построения планов и формирования архитектурно-планировочной среды, обусловленные принадлежностью городов к одному ландшафтному региону. Исследование основано на архивных источниках*

### **Ключевые слова**

*соцгород, градостроительство, архитектура Западной Сибири, региональная архитектура*

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (РГНФ) в рамках проведения научного исследования в области гуманитарных наук по теме «Генпланы городов Западной Сибири 1930 – 1950-х гг.: градостроительные идеи и региональные особенности» (проект №15-04-00356); номер государственной регистрации научно-исследовательской темы проекта №115042370011.*

### **Введение**

Тема социалистических городов (соцгородов) отражена во многих исследованиях по истории советской архитектуры и градостроительства [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8]. Исследователи рассматривали и материалы соцгородов Западной Сибири, однако либо анализировали отдельные проекты, либо обобщали материал с точки зрения выявления связей с общесоюзным и зарубежным контекстом [9; 10; 11; 12; 13]. Таким образом, региональные архитектурно-планировочные особенности проектов соцгородов Западной Сибири до настоящего времени специально не изучались.

**Цель:** выявление региональных архитектурно-планировочных особенностей проектов соцгородов Западной Сибири.

**Задачи:** проанализировать влияние региональных условий на архитектурно-планировочные решения; сопоставить проекты между собой для выявления общности этих черт.

**Материал исследования:** документы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Государственного архива Новосибирской области (ГАО) и Музея истории архитектуры Сибири (МИАС) им. С.Н. Баландина. Анализируются пояснительные записки к проектам, фотокопии чертежей, отзывы специалистов, а также стенограммы заседаний, протоколы и постановления Научно-технического совета (НТС) Главного управления коммунального хозяйства (ГУКХ) РСФСР, рассматривавшего проекты в 1930–1933 гг.

Рассматриваются соцгорода: Левобережный Новосибирск (Гипрогор, 1930), а также разработанные в 1931–1932 гг. Проектно-планировочным бюро Цekomбанка и его преемником – Стандартгорпроектom – Кузнецк (Новокузнецк), Щегловск (Кемерово),

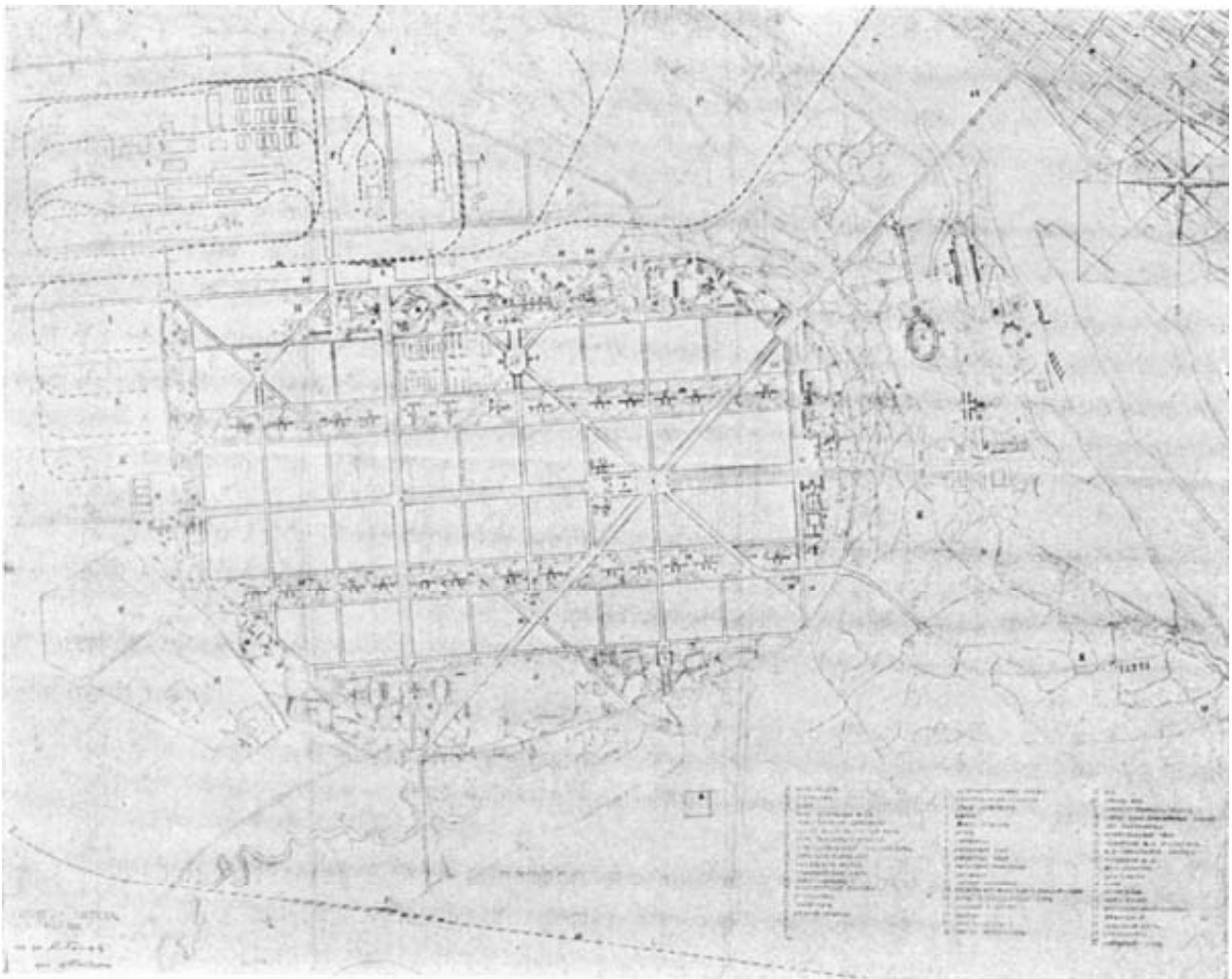


Рис. 1. Проект планировки Левобережного Новосибирска. Авторы: арх. Д.Е. Бабенков, А.В. Власов и Н.Х. Поляков. Гипрогор, 1930. Источник: Симбирцев В. Архитектура и проектирование городов (практика сектора планировки московского Гипрогора), с. 6 // Архитектура СССР. – 1933. – № 6. – С. 4–11

Тырган (Прокопьевск) и Ленинск (Ленинск-Кузнецкий) (рис. 1, 2, 3, 4, 5, 6).

Методика исследования. Региональные особенности проектов изучаются через выявление архитектурно-планировочных решений, обусловленных учетом региональных ландшафтно-топографических и природно-климатических условий Западной Сибири.

#### **Условия и задачи проектирования**

Роль местных условий при проектировании. Наибольшее число обвинений в игнорировании ландшафтно-топографических условий Западной Сибири было выдвинуто уже в 1930-е гг. против германских архитекторов. Так, при обсуждении проекта планировки Щегловска 30 марта 1931 г. в НТС ГУКХ один из критиков, архитектор Н.Г. Кондратенко, обвинил германских проектировщиков в том, что им был «неизвестен рельеф местности, отсюда абстрактность планировки, ее искусственность, и организация чисто формального порядка»<sup>1</sup>.

Защищая свой проект, Э. Май с искренней обидой говорил, что действительно «трудно обсуждать план города без знания условий местности», поскольку иначе «целый ряд вопросов отпал бы». Он был «страшно удивлен в критике» утверждением, что «на данном плане совершенно не предусмотрен рельеф местности». Ведь при внимательном рассмотрении проекта «можно было бы увидеть, что каждый квартал на этой площади проектировался с учетом местности. Тут разная длина зданий, и что более точного расположения на участке

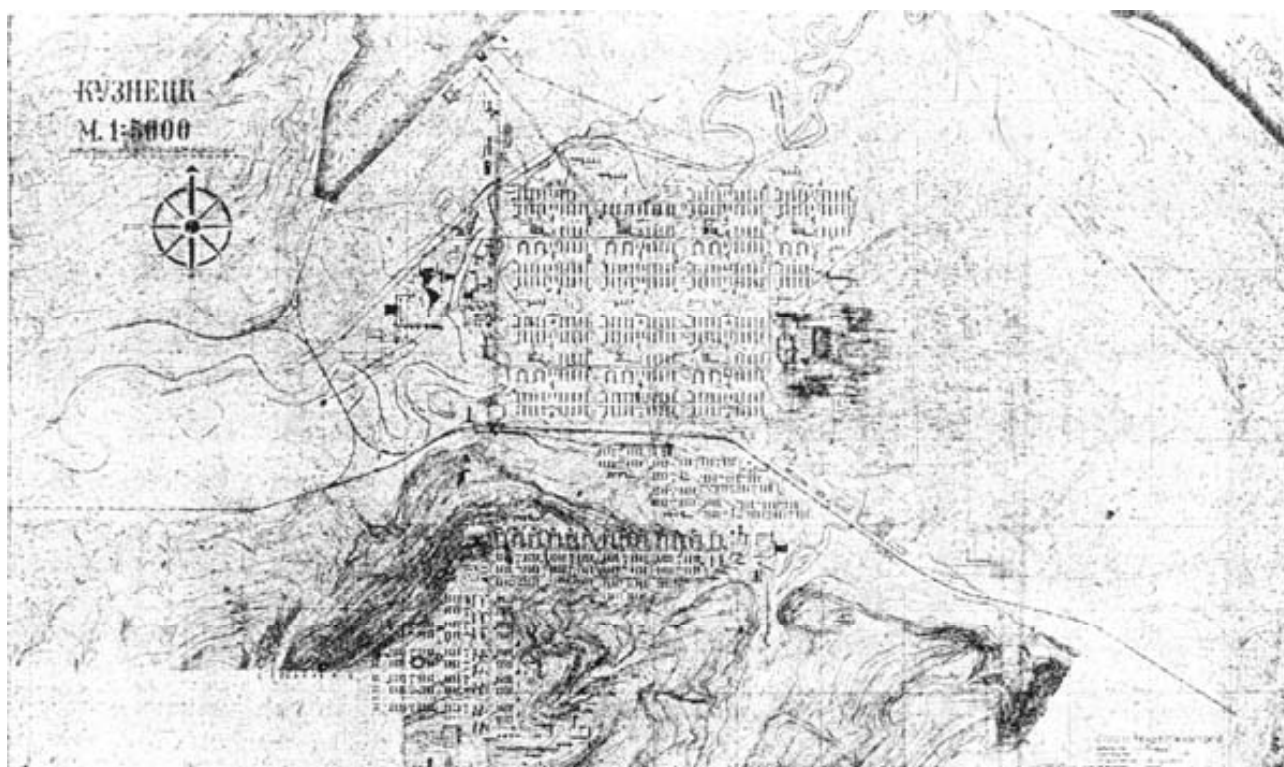


Рис. 2. Проект планировки Кузнецка. Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цекомбанка, 1931. Источник: Гофман, С. Новые социалистические города Урало-Кузбасса. Планировка Новокузнецка, с. 17 // Коммунальное дело. – 1931. – № 9. – С. 16–17

зданий, большего уточнения он себе не представляет в практическом осуществлении строительства». Май терпеливо объяснял, что, например, при размещении мостов через речку Искитимку «они раньше поехали на место, точно изучили уклоны и только после этого стали выбирать точки, указанные на этом проекте» и т. д.<sup>2</sup>

Показательно, что похожая, пусть и получившая меньший общественный резонанс, полемика, развернулась в августе – сентябре 1930 г. при обсуждении проекта планировки Левобережного Новосибирска (арх. Д.Е. Бабенков, А.В. Власов и Н.Х. Поляков, Гипрогор)<sup>3</sup>. Часть архитекторов критиковала подход проектировщиков к использованию местных условий. Напротив, в отзывах архитекторов В.А. Веснина, Л.А. Веснина и специалистов по санитарному благоустройству городов подчеркивалась тщательная увязка архитектурно-планировочного решения с местными ландшафтными и природно-климатическими условиями<sup>4</sup>.

Таким образом, учет местных природно-климатических условий играл значимую роль при составлении проектов соцгородов Западной Сибири и был одной из ведущих линий творческой борьбы при их обсуждении и рассмотрении.

Региональные условия Западной Сибири достаточно хорошо освещены в документах 1920–1930-х гг. Параметры членений природного и антропогенного ландшафта имели следующие характерные черты.

Крупные сибирские реки (Иртыш, Обь и Томь) текли на север. Это меридиональное направление не совпадало с направлением основного грузопотока Сибири «с востока на запад и обратно»<sup>5</sup>. Поэтому важнейшим видом транспорта в Сибири первой половины XX в. были железные дороги.

В силу продолжительного зимнего периода и специфики водного режима сибирские реки не получили рекреационного значения, которое имели реки в Европейской части страны. Из-за ледникового питания они отличались резкими перепадами уровня во время весенних и осенних паводков. Широкая пойма из-за неблагоприятных грунтовых

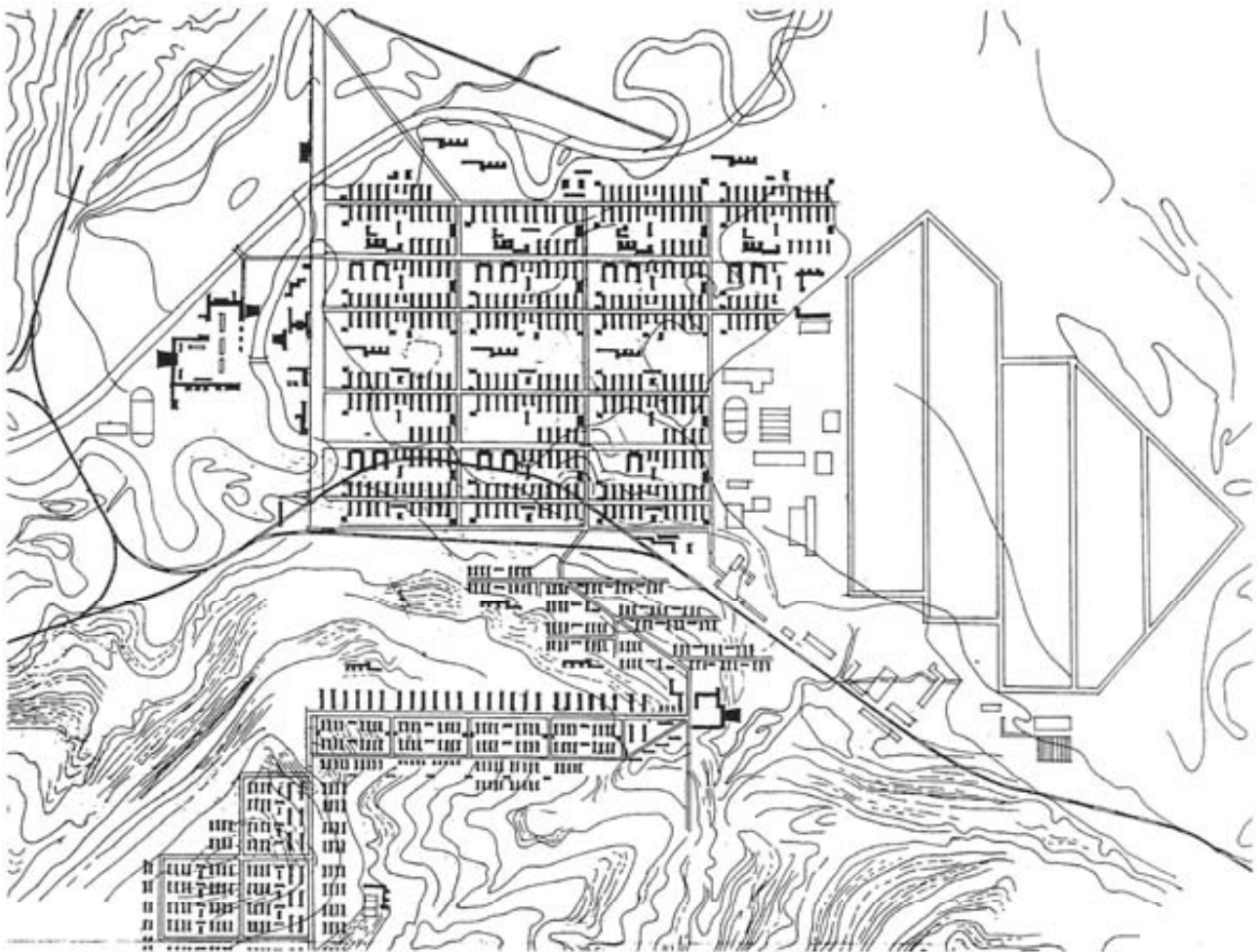


Рис. 3. Проект планировки Кузнецка. Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цekomбанка, 1931. Источник: Blinow E., Filippov V. Die Rolle der Ernst-May-Gruppe bei der Bebauung sibirischer Städte, S. 265 (Abb. 1) // Die Alte Stadt. – 1996. – № 3. – S. 261–275

и микроклиматических условий (туманы, более низкие температуры, сильные ветры), а также недостатка у горсоветов средств на благоустройство не могла быть освоена строительством<sup>6</sup>.

Более мелкие элементы природного ландшафта – овраги и долины малых рек – имели поперечные к большой реке направления. Между этими природными препятствиями вдоль удобных для строительства участков в конце XIX – первой трети XX в. прокладывались железнодорожные линии, имевшие широтное направление<sup>7</sup>. В результате железнодорожное строительство заострило характеристики природного ландшафта. Территории западносибирских городов оказались расчленены на ряд удлинённых по форме и обращённых «торцом» к большим рекам площадок.

Характерной чертой природно-климатических условий Западной Сибири были господствующие юго-западные ветры. Для организации комфортных условий пешеходного движения, что было особенно актуально в зимний период, требовалось проведение защитных мероприятий против ветра, снежных и пылевых заносов<sup>8</sup>.

Задачи и принципы проектирования. Согласно выводам М.Г. Мееровича, название «социалистический город» (соцгород) в годы первых пятилеток получил специфический тип планировочной структуры, состоящей из градообразующего промышленного предприятия и расположенного при нем поселения для его рабочей силы [6, с. 288].

Соответственно, ведущую роль в композиции городского плана должна была получить связь с производством, потому что одна из основных задач планировки соцгорода – «удобно

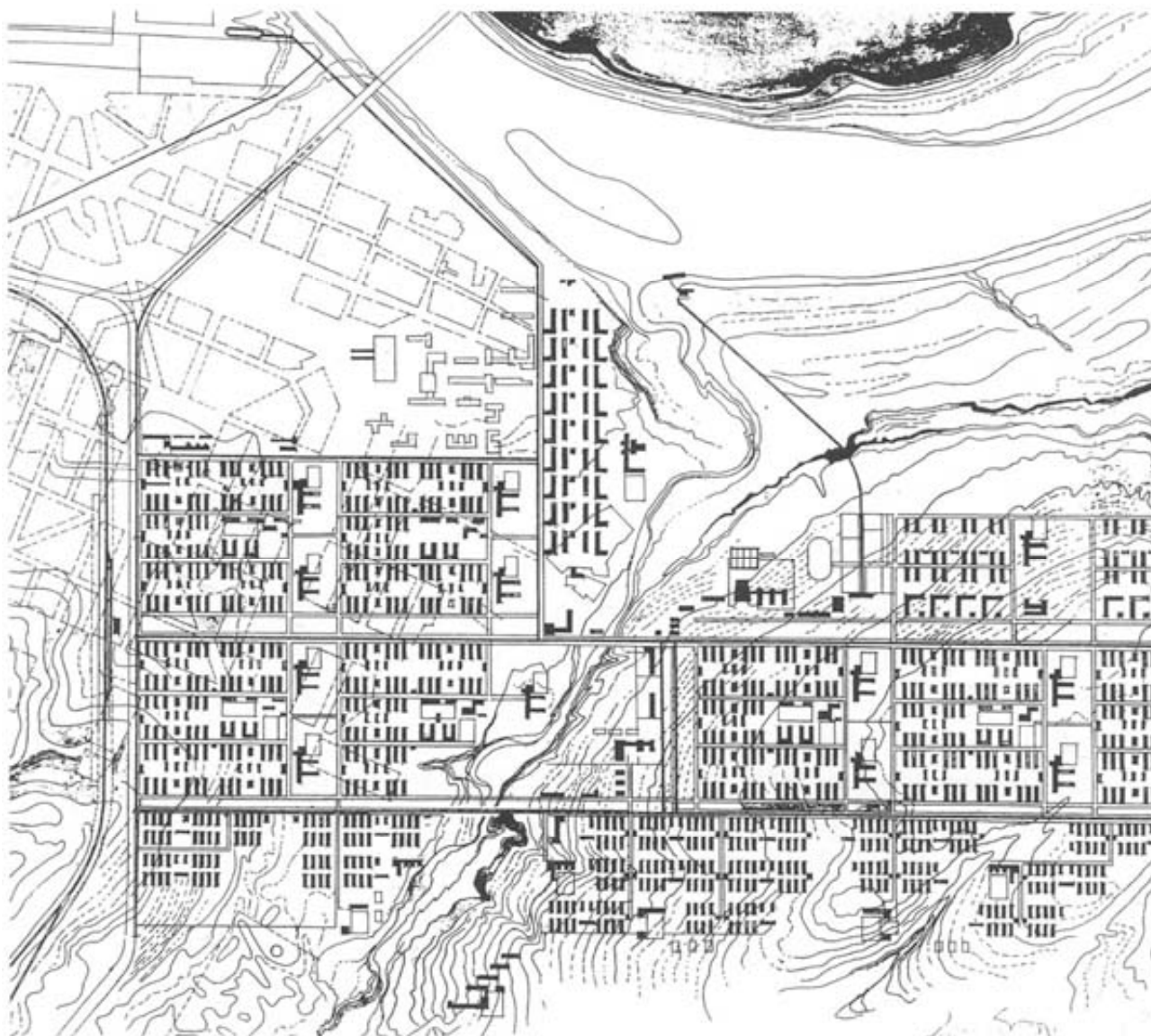


Рис. 4. Проект планировки Щегловска. Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цекомбанка, 1931. Источник: Blinow E., Filippow V. Die Rolle der Ernst-May-Gruppe bei der Bebauung sibirischer Städte, S. 267 (Abb. 3) // Die Alte Stadt. – 1996. – № 3. – S. 261–275

соединить город с промышленностью»<sup>9</sup>.

Композиционно-планировочное подчинение соцгорода промышленности получило значение официальной установки. Так, критикуя проект планировки Сталинска (бывшего Новокузнецка) Стандартгорпроекта, принявшего здесь проектную эстафету от Проектного бюро Цекомбанка, В.Г. Давидович писал в 1934 г., что характерной чертой социалистического города должно было стать наличие «центральных магистралей, стягивающих движение к заводу и вокзалу», и дающих «кратчайшую связь селитьбы и вокзала с заводом»<sup>10</sup>.

Здесь необходимо оговорить ряд важных моментов. В отечественной литературе 1930-х гг. германского архитектора Эрнста Мая подвергали критике, из которой можно было заключить, что при составлении проектов соцгородов он придерживался каких-то исключительных, присущих только ему, принципов проектирования<sup>11</sup>.

Однако анализ самих проектных материалов показывает, что подход Мая во многом был схож с подходом проектировщиков Гипрогора. Германский архитектор также учитывал специфику рельефа, тщательно разрабатывал внешний и внутренний транспорт, размещение коммунальных сооружений, общественных центров и озеленения. Подробно анализировал проекты предшественников и вообще градоведческую информацию; за короткое время

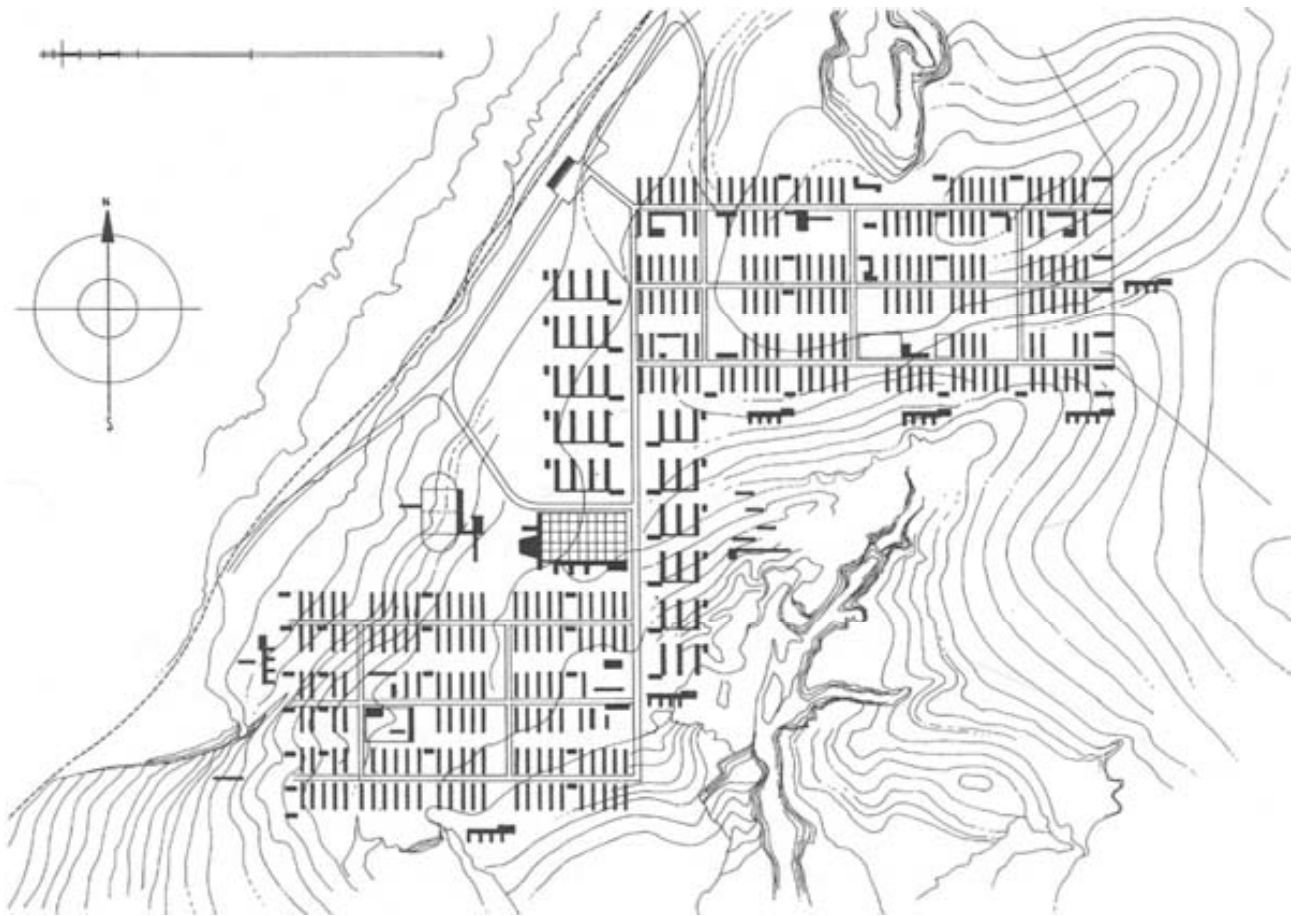


Рис. 5. Проект планировки Ленинска. Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цekomбанка, 1931. Источник: Blinow E., Filippow V. Die Rolle der Ernst-May-Gruppe bei der Bebauung sibirischer Städte, S. 270 (Abb. 4) // Die Alte Stadt. – 1996. – № 3. – S. 261–275

пребывания в Сибири сумел увидеть специфику местного ландшафта. В пояснительных записках к своим проектам Э. Май говорил о районной планировке, пригородных дорогах и совхозах при них<sup>12</sup>.

Как не без сарказма подчеркивают Е.В. Конышева и М.Г. Меерович, геометрическая сетка улиц была введена в СССР не германским архитектором, а советским законодательством – за восемь месяцев до приезда того в нашу страну. «Правила и нормы застройки населенных мест» (от 12 января 1930 г.) законодательно устанавливали структуру прямолинейных улиц и обязывали выбирать для селитебных территорий соответствующие ровные участки, не требующие крупных расходов по инженерной подготовке. Строчная застройка также не была привнесена в СССР Э. Маем и широко применялась еще до его приезда [4].

Эти данные подтверждаются и материалом Западной Сибири. Так, при обсуждении проекта планировки Щегловска в марте 1931 г. представители ГУКХ категорически отвергли выдвинутые против Э. Мая рядом архитекторов обвинения в схематичности планировки. Потому что «такая схематическая планировка – она у нас принята по установленным официальным правилам и поэтому является вполне законной» и «по существу правильной»<sup>13</sup>, а первые кварталы строчной застройки были построены в соцгородах Новокузнецка и Левобережного Новосибирска еще летом 1930 г.<sup>14</sup>, тогда как выездная бригада Проектного бюро Цekomбанка во главе с Маем прибыла в Западную Сибирь только весной 1931 г.

### **Региональные особенности планировок**

Планировочная структура. Необходимо учитывать, что площадки для проектируемых соцгородов, конфигурация и взаимное положение их районов, места расположения главных

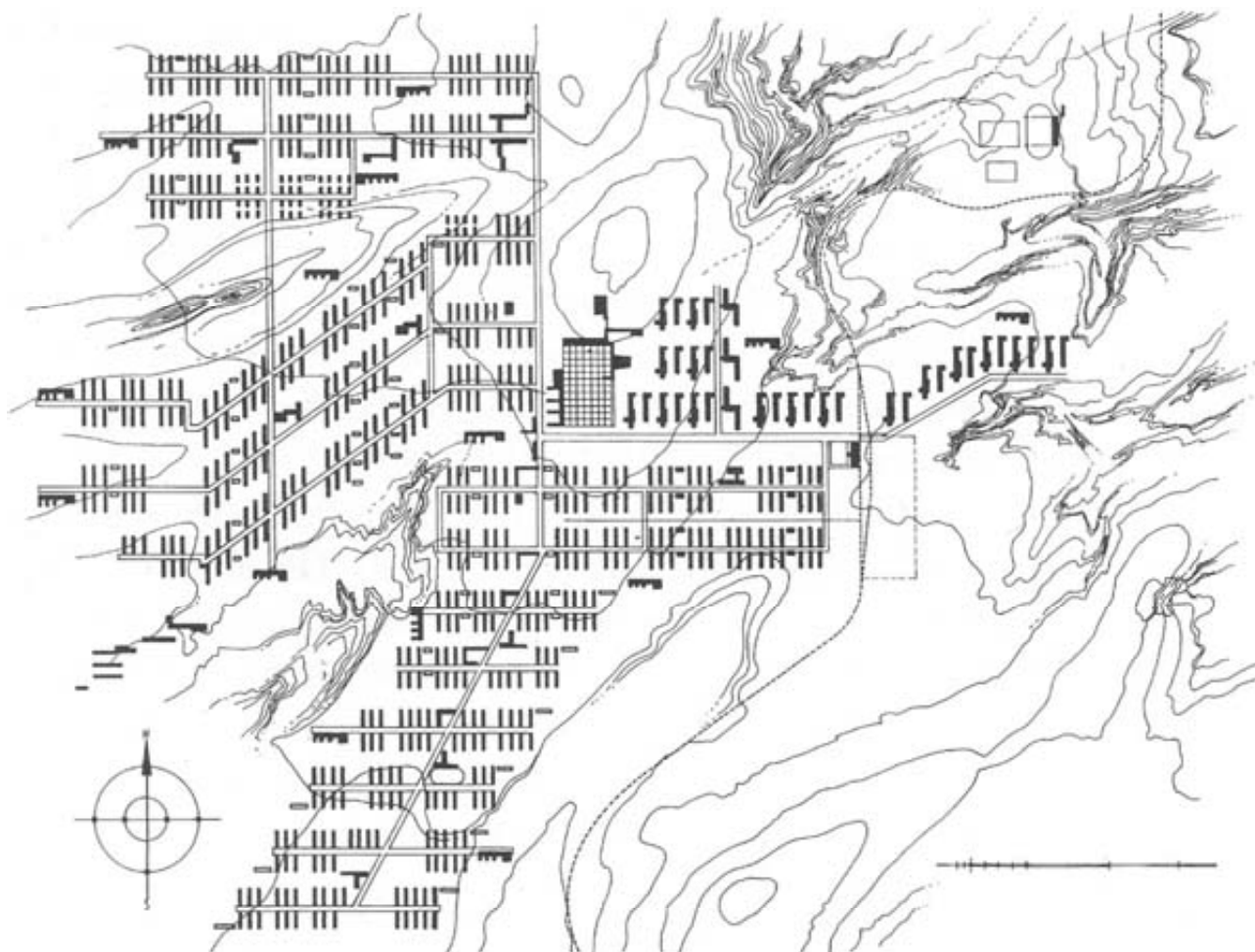


Рис. 6. Проект планировки Тыргана. Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цekomбанка, 1931. Источник: Blinow E., Filippov V. Die Rolle der Ernst-May-Gruppe bei der Bebauung sibirischer Städte, S. 270 (Abb. 5) // Die Alte Stadt. – 1996. – № 3. – S. 261–275

«фокусов движения» (вокзалов, проходных заводов, парков) выбирались и определялись не архитекторами.

Е.В. Конышева и М.Г. Меерович, изучавшие архитектурно-градостроительную деятельность Э. Мая в СССР, пришли к следующим важным выводам. Во-первых, проектировщики соцгородов первых пятилеток стали заложниками конфликта между ведущими «субъектами проектирования» – оказались «на острие их борьбы». Об этот междуведомственный конфликт интересов «разбиваются подчас самые грамотные планировочные идеи и самые качественные градостроительные решения». Во-вторых, в советском градостроительстве 1930-х гг. селитьба имела «вторичное» по отношению к производству значение и для жилых районов соцгородов «по остаточному принципу» выделялись самые невыгодные территории [2].

Практически это проявилось в том, что архитекторы работали в градостроительных ситуациях, созданных деятельностью разрозненных выездных комиссий соответствующих промышленных объединений, занимавшихся выбором площадок для строительства своих заводов и рабочих поселков. При этом, с одной стороны, представители ведомств с целью соблюдения принципа комбинирования сосредоточивали группы своих предприятий в промышленные районы. А с другой стороны, из-за недостатка вложений искали для промрайонов ровные площадки, которые не требовали крупных затрат на инженерную подготовку и были расположены при существующих железных дорогах, обеспечивавших снабжение строек. В результате ведомства целиком подчинили районирование

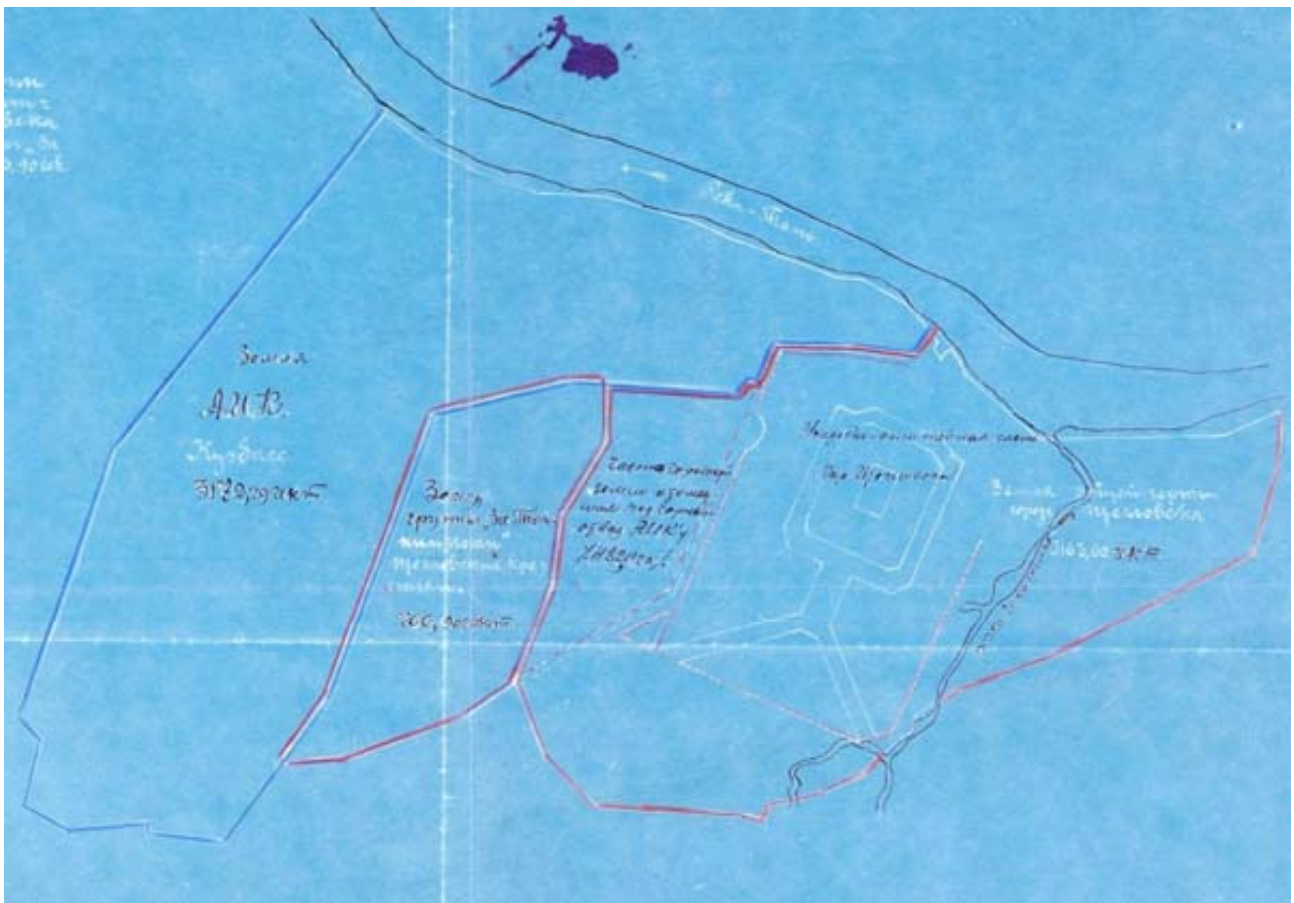


Рис. 7. Карта землепользования города Щегловска (фрагмент). Щегловский горкомхоз, 1928. Источник: Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф.Р-204. Оп. 3. Д. 146. Лист без номера

городских территорий морфологии западносибирского ландшафта и этим заострили его неблагоприятные черты, прежде всего – расчлененность.

Так, ведомственная реализация принципа компактной планировки заводов привела к тому, что границы промышленных районов в точности соответствовали удобным для строительства площадкам. В результате жилые районы могли проектироваться лишь на соседних площадках. Будучи расположены между линиями отчуждения железных дорог и оврагами малых рек, жилые и промышленные районы соцгородов Западной Сибири получили удлиненную форму, соприкасались длинными сторонами и были обращены торцами к долинам больших рек – Оби и Томи (рис. 7).

О том, что конфигурация жилых районов соцгородов определялась морфологией членений ландшафта, свидетельствуют проектные материалы.

Селитебная территория Левобережного Новосибирска, как следует из пояснительной записки к проекту, ограничивалась следующим образом. На севере жилая застройка была ограничена линией отчуждения Транссибирской железной дороги и северным склоном холма; на востоке – обрывом рельефа к пойме реки Оби; на юге – южным склоном холма и долиной речки Тулы; на западе – начинающейся здесь заболоченной территорией, кирпичными заводами и хозяйственными учреждениями города<sup>15</sup>.

В Новокузнецке (Сталинске) ровная площадка, выделенная для проектирования соцгорода, была ограничена: с севера – площадкой металлургического завода и отрогами Кузнецких гор, с восточной стороны – границей разлива реки Томи (так называемым Моховым болотом), с юга – веткой Кольчугинской железной дороги и отрогами Соколовой горы, с западной стороны – Араличевскими угольными копами<sup>16</sup>.

Проектировщики должны были вписывать в эти границы установленную советским



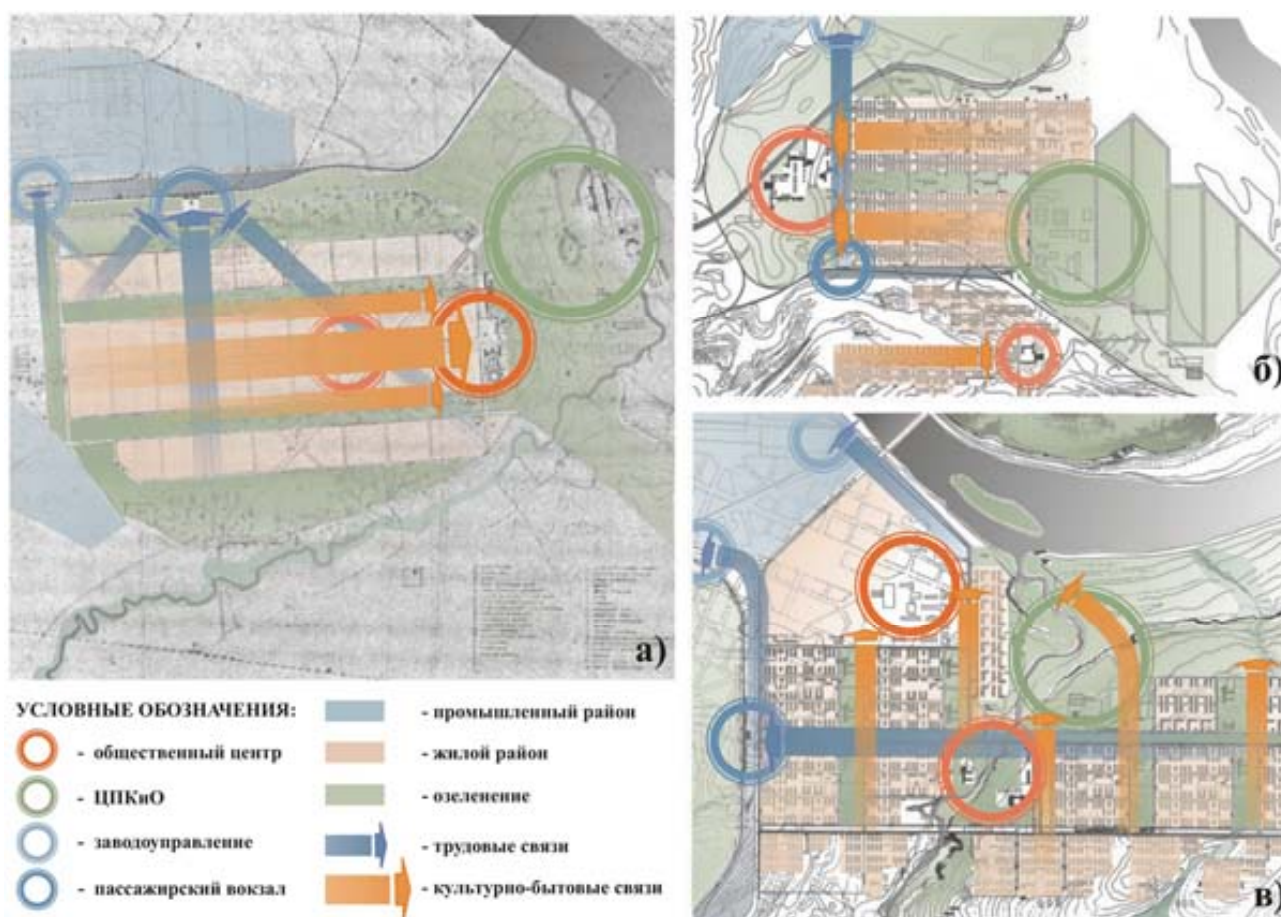


Рис. 8. Региональные планировочные особенности соцгородов Западной Сибири (прорисовка цветом – С.С. Духанов): а) Проект планировки Левобережного Новосибирска (фрагмент). Авторы: арх. Д.Е. Бабенков, А.В. Власов и Н.Х. Поляков. Гипрогор, 1930; б) Проект планировки Кузнецка (фрагмент). Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цескомбанка, 1931; в) Проект планировки Щегловска. Авторы: арх. Э. Май и др. Проектно-планировочное бюро Цескомбанка, 1931

законодательством прямоугольную планировку. Так, авторы Левобережного Новосибирска указывали, что собственно город располагается на плоской возвышенности, а для такой местности характерна прямоугольная система планировки<sup>17</sup>. В своих отзывах на проект Левобережного Новосибирска (сентябрь 1930 г.) архитекторы В.А. Веснин и Л.А. Веснин писали, что «выбор участка, ограничение его, использование рельефа, наложение сетки города – все говорит за серьезное вдумчивое отношение авторов». Схема планировки тщательно учитывает местные условия: «схемой учтены рельеф застраиваемой территории, ориентировка застройки жилых кварталов по странам света и направлению преобладающих ветров». А «геометричность и прямолинейность построения схемы обусловлена указанными отправными моментами планировки территории и ее размерами [–] 1,1 км × 3,8 км»<sup>18</sup>.

В результате ведомственного размещения промышленных предприятий основные фокусы движения оказались расположены по разные стороны жилых районов, что вело к разнонаправленности межрайонных и внутрирайонных, трудовых и культурно-бытовых связей. Промышленность и железнодорожные станции оказались расположены с длинных сторон селитбы, а пойма и остатки лесов, которые предполагалось использовать под рекреацию, – с их торцов (рис. 8).

В проекте планировки Щегловска Э. Мая эта разнонаправленность отразилась в системе озеленения. «Зеленые полосы», направленные к реке и «открывающие вид на прекрасный ландшафт Томи, имеют более широкую форму». Напротив, «главные артерии



Рис. 9. Генеральный проект планировки Большого Запорожья. Авторы: арх. И.И. Малоземов и др. Гипроград, 1933. Источник: Ефремов Н.Д. Планировка Большого Запорожья, с. 21 // За социалистическую реконструкцию городов. – 1934. – № 1. – С. 21–25

сообщения», необходимые для связи между районами, шли параллельно Томи и были оформлены лишь бульваром<sup>19</sup>.

Для сравнения можно привести планировочную структуру Большого Запорожья начала 1930-х гг.: здесь такого противоречия не существовало, поскольку удлиненные по форме районы располагались параллельно реке и примыкали друг к другу торцами, что позволило проектировщикам совместить внутренние и внешние магистрали (рис. 9).

Культурно-бытовые связи получили в проектах соцгородов Западной Сибири продольное направление – вдоль жилых районов. При этом проектировщики учитывали расположение существующих зеленых массивов, стремились равномерно и по кратчайшим направлениям обслужить транспортом селитебные территории, провести мероприятия по ветрозащите и комбинировать между собой элементы городского благоустройства.

Как писали авторы проекта Левобережного Новосибирска, связь города с Обью и расположенным в пойме Центральным парком культуры и отдыха «осуществляется в

кратчайшем направлении всеми городскими улицами и магистралями, идущими с запада на восток» («50% всех городских улиц и магистралей»)<sup>20</sup>.

При этом мощнейшая магистраль, которую авторы называли «осевой магистралью города» и «основной продольной магистралью города (внутреннего значения)», шла именно к ЦПКиО<sup>21</sup>.

Аналогичную композицию имеют планировки соцгородов Кузбасса, разработанные Проектно-планировочным бюро Цекомбанка. В композиции их планов, как и в Левобережном Новосибирске, доминирует продольное, культурно-бытовое направление, обеспечивающее связь жилых районов с общегородским центром и парком культуры и отдыха.

Кроме того, что промышленные и жилые районы соприкасались длинными сторонами, они еще располагались поперек господствующих в Западной Сибири юго-западных ветров. Это требовало создания протяженных санитарных и ветрозащитных зон для жилых районов, причем опять-таки в продольном направлении.

В проекте планировки Левобережного Новосибирска авторы запроектировали две продольные зеленые полосы со школьной сетью. Они имели ширину по 200 метров и вместе с внешними ветрозащитными зонами должны были стать «серьезной преградой действию ветров»<sup>22</sup>. Кроме того, глубокие вводы озеленения в продольном направлении обеспечивали удобную пешеходную связь жилых районов с ЦПКиО и рекой.

Чтобы обеспечить достаточно быстрое создание таких полос и их надлежащую эксплуатацию, авторы проектов стремились комбинировать полосы с учреждениями обслуживания. Эти идеи поддерживали современники. Так, архитекторы В.А. Веснин и Л.А. Веснин в своих отзывах на проект Левобережного Новосибирска отмечали, что зеленая зона «решена с деловым, практическим подходом», поскольку «расположение школ, диспансеров и физкультурных учреждений среди проектируемых зеленых насаждений обеспечивает их осуществление и соответствующий за ними уход»<sup>23</sup>.

Овраги и долины малых рек также располагались с длинных сторон жилых районов. Архитектор Эрнст Май по приезду в Западную Сибирь сразу же отметил эту характерную особенность местного ландшафта. Он называл лога и овраги малых рек «украшающими издали общий вид города долинами» и считал, что эти элементы ландшафта должны быть, «вследствие их центрального расположения по отношению ко всему городу [с учетом будущих районов], использованы для закладки культурного центра и центрального стадиона»<sup>24</sup>.

Овражный парк культуры и отдыха был запроектирован в долине речки Тулы в Левобережном Новосибирске проектировщиками Гипрогора.

Таким образом, тщательный учет региональных условий привел к тому, что волею-неволею все культурно-бытовое обслуживание городов было размещено в продольном направлении (рис. 8).

Трудовые связи, напротив, имели поперечное относительно конфигурации районов направление. Это было связано с тем, что эпицентры трудового тяготения располагались с длинных сторон жилых районов. При этом существующие пассажирские вокзалы, а также проходные заводов и шахт получили, по терминологии того времени, «эксцентрическое» относительно главных транспортных артерий и селитебных районов положение. Это был еще один результат ведомственного районирования (рис. 8).

Так, в проекте Левобережного Новосибирска селитебная территория была связана с промышленным районом и портом 8-ю переездами и переходами через Сибирскую железнодорожную магистраль, «которые располагаются по продольной стороне города, непосредственно прилегающей к промрайону». К этим переездам и переходам были по кратчайшему (поперечному) направлению подведены 12 улиц и магистралей<sup>25</sup>.

Однако пример Левобережного Новосибирска хорошо показывает, что организация кратчайших связей с промышленным районом еще не означала удобного соединения жилых

---

районов с главным промышленным предприятием, в данном случае – Сибкомбайном. Заводоуправление последнего вместе с проходной оказалось почти на километр западнее ближайшего из «основных переездов», запроектированных в сторону промышленного района<sup>26</sup>, т. е. на далекой периферии соцгорода.

Так же неудобно относительно жилых районов располагались и проходные коксохимических предприятий в Щегловске (Кемерово). Их пришлось соединять при помощи так называемых «разветвлений», расположенных с угла соцгорода и несколько раз изламывающихся под прямым углом<sup>27</sup>.

Еще более неудобное положение относительно селитебной территории – на ее далекой периферии – получили и существующие вокзалы. Это требовало сохранения (в Новокузнецке и Кемерово) или создания (в Левобережном Новосибирске) диагональных магистралей, прорезавших под острым углом селитебные территории.

Перенести проходные промышленных предприятий и заводоуправления ближе к жилым районам было уже нельзя. В этих условиях проектировщики попытались использовать планы реконструкции железнодорожных узлов и согласовать с заинтересованными ведомствами приближение к жилым районам хотя бы пассажирских вокзалов. Во всех проектах соцгородов Западной Сибири предусматривался перенос пассажирского вокзала ближе к жилым районам с целью удобного обслуживания населения железнодорожным транспортом. В результате новая связь с вокзалом получила в проектах большее композиционное значение, чем связь с производством, что противоречило официальной доктрине соцгорода («города при производстве»).

Так, в проекте планировки Левобережного Новосибирска трехлучье, искусно встроенное в прямоугольную планировку, было «нацелено» не на проходную завода Сибкомбайн, а на новую пассажирскую станцию Малое Кривошеково<sup>28</sup>.

В проекте планировки Щегловска вокзал переносился на ось главной межрайонной магистрали, запроектированной параллельно Томи. В результате, как возмущенно говорил один из критиков этого проекта в марте 1931 г., «центром этого города, пупом города, является вокзал [...], который расположен по главной оси города»<sup>29</sup>.

В проектах планировок Тыргана и Ленинска-Кузнецкого главные магистрали с расположенными при них общегородскими центрами также были завязаны на новые пассажирские вокзалы, а не на пути движения к шахтам<sup>30</sup>.

В Новокузнецке согласованный с заинтересованными инстанциями перенос вокзала позволил вписать магистраль, соединявшую его с заводоуправлением металлургического комбината, в прямоугольную сетку улиц. Однако даже при этих реконструктивных мероприятиях магистраль пришлось запроектировать с торца соцгорода<sup>31</sup>.

В дальнейшем из-за предстоявших затрат ведомства повсеместно отказались от взятых на себя обязательств по переносу вокзалов. В результате часть запроектированных поперечных магистралей потеряла свое значение. Лишь в Кемерово перенос вокзала был, в конце концов, осуществлен, поскольку здесь реконструкция железнодорожного узла отвечала интересам не только города, но и промышленности.

### **Особенности архитектурно-планировочной среды**

Вариативные приемы застройки. Как показали Е.В. Кобышева, М.Г. Меерович и Т. Флирль, еще в 1932–1937 гг. сложилось представление о том, что соцгорода, запроектированные германским архитектором Э. Маем, должны были застраиваться одним, непрерывно повторяющимся типом квартала из одинаковых типовых зданий (рис. 10). Критики обвиняли Мая в излишней стандартизации, однообразии и даже механистичности архитектурно-планировочных приемов: «неприятная планировка в виде штампованных стандартных элементов, повторяющихся бесконечное число раз»; во всем городе «одинаковые до малейших деталей дома»; «орнаментальное решение плана»



Рис. 10. 32-х квартирные дома строчной застройки в Новокузнецке. Фото 1931 г.  
Источник: ГАО. Ф.П-11796. Оп. 1. Д. 11. Л. 37об. Фото 2

наподобие «рисунка для материи или знаков ассирийского письма»; «город однообразно монотонный, казарменный» и т. д. [4].

Действительно, при ознакомлении с графической частью проектов планировок Новокузнецка, Щегловска, Ленинска-Кузнецкого и Тургана обращает на себя внимание повторяющийся тип квартала, что придает архитектурно-градостроительной среде запроектированных городов однообразный вид (рис. 3, 4, 5, 6).

Однако архивные материалы свидетельствуют, что германские проектировщики вовсе не предполагали реальную застройку запроектированных ими соцгородов именно таким образом.

Так, при обсуждении проекта планировки Щегловска на заседании НТС ГУКХ в марте 1931 г. Э. Май специально затронул вопрос «о монотонности, о формалистическом подходе к оценке его проекта, что ему приходится видеть и слышать при критике каждого проекта». Он обращал внимание, что задачей проектировщиков было проектирование лишь двух кварталов первоочередной застройки, но никак не всех кварталов будущего города. И поэтому «может быть, немецкие специалисты делают ошибку в том, что они вписывают [все] такие основные элементы» и «было бы умнее [...] показать просто нарисованные квадратики [кварталов]»<sup>32</sup>.

Мысль Э. Мая поддержал Л. И. Органов, председатель заседания и крупнейший отечественный специалист в области градостроительства. Он тонко иронизировал над буквалистским пониманием проекта советскими архитекторами и соглашался с Маем, что «более благоразумным» было бы «ограничиться только начертанием таких пустых квадратиков в планировке, не переходя к изображению их в виде той застройки, которая показана на проекте»<sup>33</sup>.

Органову пришлось подробно объяснять присутствовавшим на заседании архитекторам – критикам проекта – очевидные для любого градостроителя вещи: проект города не тождествен проектам зданий или малых форм. Города формируются в течение длительного времени, десятилетиями, в течение которых поступают и вложения в их застройку. Между тем, «та застройка, которую мы делаем сейчас, она вообще не может быть рекомендована на бесконечно длительный срок», даже на 3–4 года. В связи с этим Органов обращал внимание участников заседания на постоянные изменения ведомственных установок на тип жилищного строительства, организацию сетей обслуживания, на появление новых

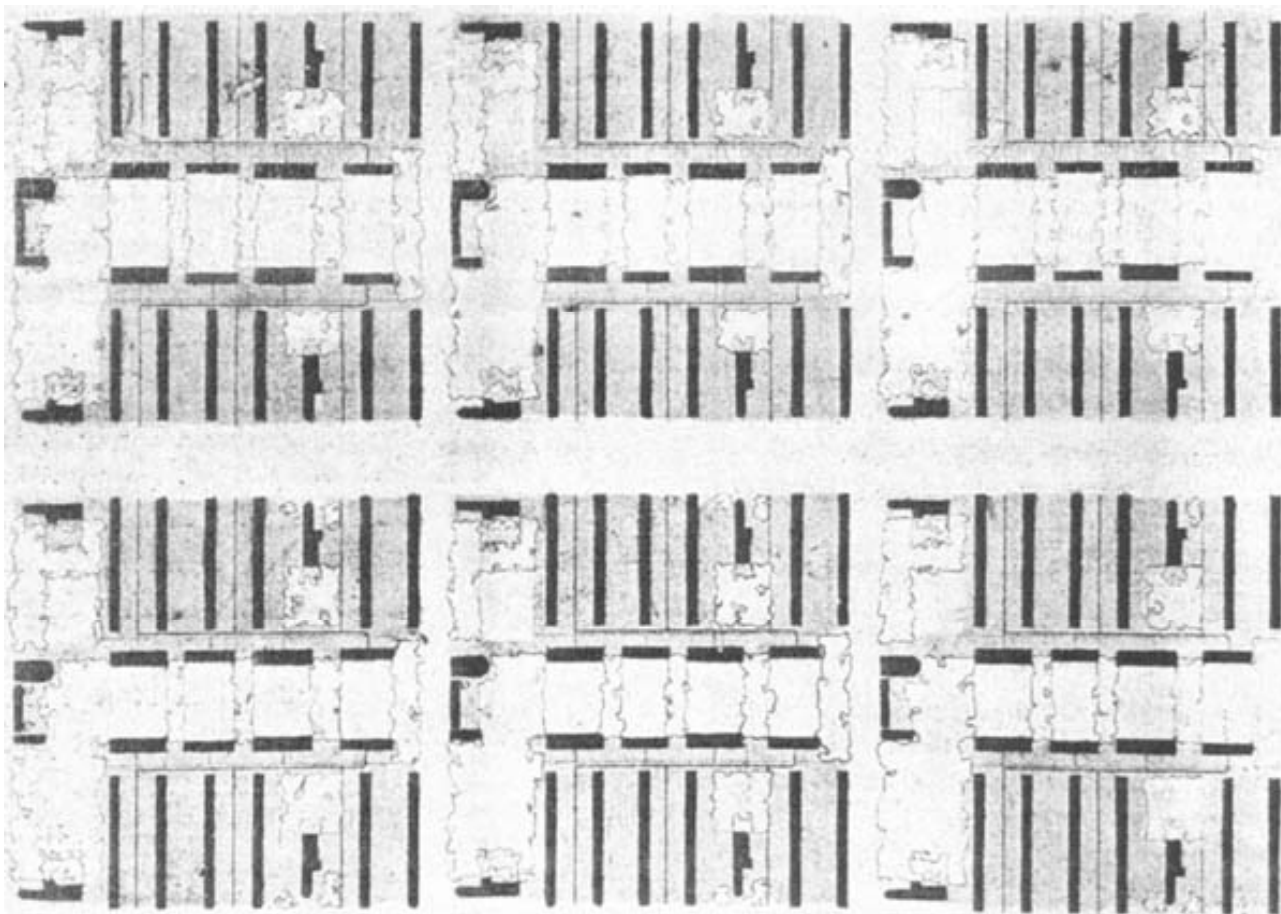


Рис. 11. Проект типовой застройки квартала в Левобережном Новосибирске (вариант). Авторы: арх. Д.Е. Бабенков, Д.А. Гандурин. Гипрогор. 1931. Источник: В. Симбирцев. Архитектура и проектирование городов. (Практика сектора планировки московского Гипрогора), с. 6 // Архитектура СССР. – 1933. – № 6. – С. 4–11

типовых проектов жилых и культурно-бытовых зданий и т. п.<sup>34</sup>.

Поэтому запроектированный для первой очереди строительства квартал никак не означал, что такие кварталы «можно разрисовать по всему городу и быть уверенным, что этот самый квартал будет построен [не только в этом, но и] в будущем году. Как раз наоборот, можно сказать, наверное, что в будущем году они будут построены по другой схеме, по другой организации и лишь квартал и постройка для этого года может быть стандартизирована под один тип». Поэтому «запроектирование однообразных кварталов по всему городу, это не есть какое-то необыкновенное достижение, это [просто] – прием, который может быть принят [или отвергнут] наравне с другими приемами»<sup>35</sup>.

Необходимо отметить, что такая критика проектов Э.Мая не была из ряда вон выходящим явлением в начале 1930-х гг. Аналогичная ситуация имела место при обсуждении проекта планировки Левобережного Новосибирска в августе и сентябре 1930 г., который также был подвергнут критике за монотонность застройки (рис. 11).

Так, профессор С.Е. Чернышев в своем отзыве от 5 сентября 1930 г. написал, что «механическое повторение одного типа жилого комбината рядами по обе стороны улицы не считаю удачным решением архитектурного ансамбля улицы». А академик А.В. Щусев в своем отзыве от 3 сентября 1930 г. указывал, что «тип здания на кварталах стандартный, распределен слишком однообразно»<sup>36</sup>.

В связи с этими обвинениями авторы проекта, архитекторы Д.Е. Бабенков, А.В. Власов и Н.Х. Поляков в своей докладной записке директору Гипрогора обращали внимание на то, что «архитектурная разработка жилых комбинатов не входила в задачу авторов проекта». Поэтому в проекте «дается только общий принцип застройки первой очереди, не

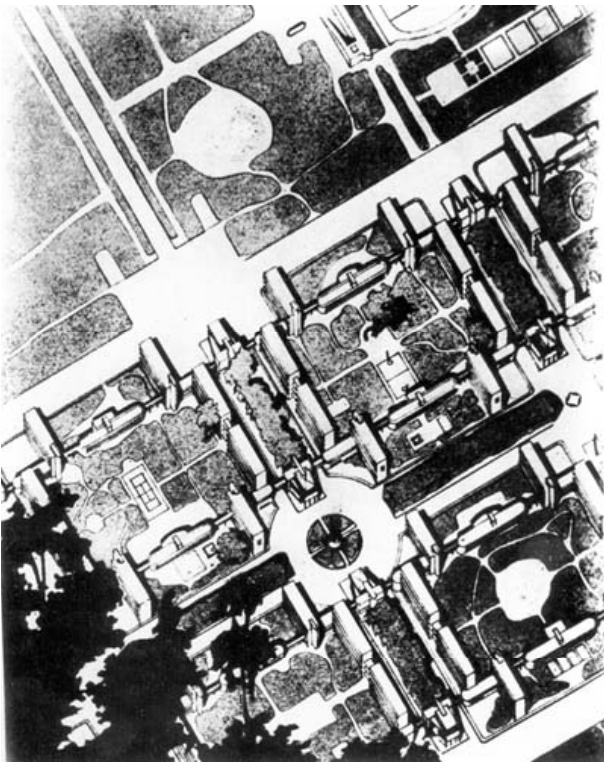


Рис. 12. Проект типовой застройки кварталов в Левобережном Новосибирске (вариант). Гипрогор, начало 1930-х гг. Источник: Музей истории архитектуры Сибири (МИАС) им. С.Н. Баландина. ФН. Оп. 5. Л. 39. Фото 1

специалистами в градостроительных вопросах. В 1930–1950-е гг. такой специфический подход к градостроительным проектам получил самое широкое распространение. В этот период, как отмечает Ю.Л. Косенкова, под воздействием директивного планирования, основанного на тщательной «регламентации будущего», «генеральный план стал рассматриваться как некий окончательный документ, детально регламентирующий все параметры города на определенную точку во времени (расчетный срок)» [5, с. 12, 40].

А о том, насколько неверными были представления, что развитие города может быть изначально и во всех деталях задано «проектной волей архитектора», свидетельствует дальнейшее проектирование и реальная застройка тех же соцгородов.

Так, в начале 1930-х гг. проектировщики Гипрогора составили несколько вариантов архитектурно-планировочного решения кварталов для Левобережного Новосибирска (рис. 11, 12). Серьезную метаморфозу претерпели в ходе осуществления и последующих реконструкций даже кварталы первоочередной застройки (рис. 13).

Таким образом, проекты соцгородов Западной Сибири начала 1930-х гг. не предполагали механическую, раз и навсегда predetermined застройку всего города непрерывно повторяющимся типом квартала из одинаковых зданий. Это был важный адаптационный момент в проектах, позволивший в процессе строительства соцгородов лучше увязать их застройку с местными условиями.

Строчная застройка в условиях Западной Сибири. Уже в начале 1930-х гг. при обсуждении проектов соцгородов была поставлена проблема увязки типов застройки с суровыми природно-климатическими условиями Западной Сибири. Архивные материалы свидетельствуют, что сомнению подвергался не столько прием строчной меридиональной застройки как противоречащий местным условиям, сколько возможность в советских ведомственных условиях сформировать на его основе комфортную архитектурно-планировочную среду.

распространяя как обязательный на весь город». Ведь «было бы странно пытаться определять тип жилья и его архитектуру для тех районов города, которые будут застраиваться через 10–15 лет». Проектировщики особенно подчеркивали: «Авторы сами категорически отрицают повторение одного и того же стандарта, и об этом нигде в проекте не указывается»<sup>37</sup>.

Это хорошо понимали и другие архитекторы. Так, Л.А. Веснин писал в своем отзыве на проект Левобережного Новосибирска, что «общая схема планировки допускает и другие приемы застройки участков и районов, которые могут внести архитектурное разнообразие городской застройки». Это обеспечивает «в дальнейшем достаточный простор в архитектурном разрешении городской застройки»<sup>38</sup>.

То есть пресловутые «города-казармы» были не проектной реальностью, а мифом, который родился в профессиональном сознании архитекторов, не являвшихся

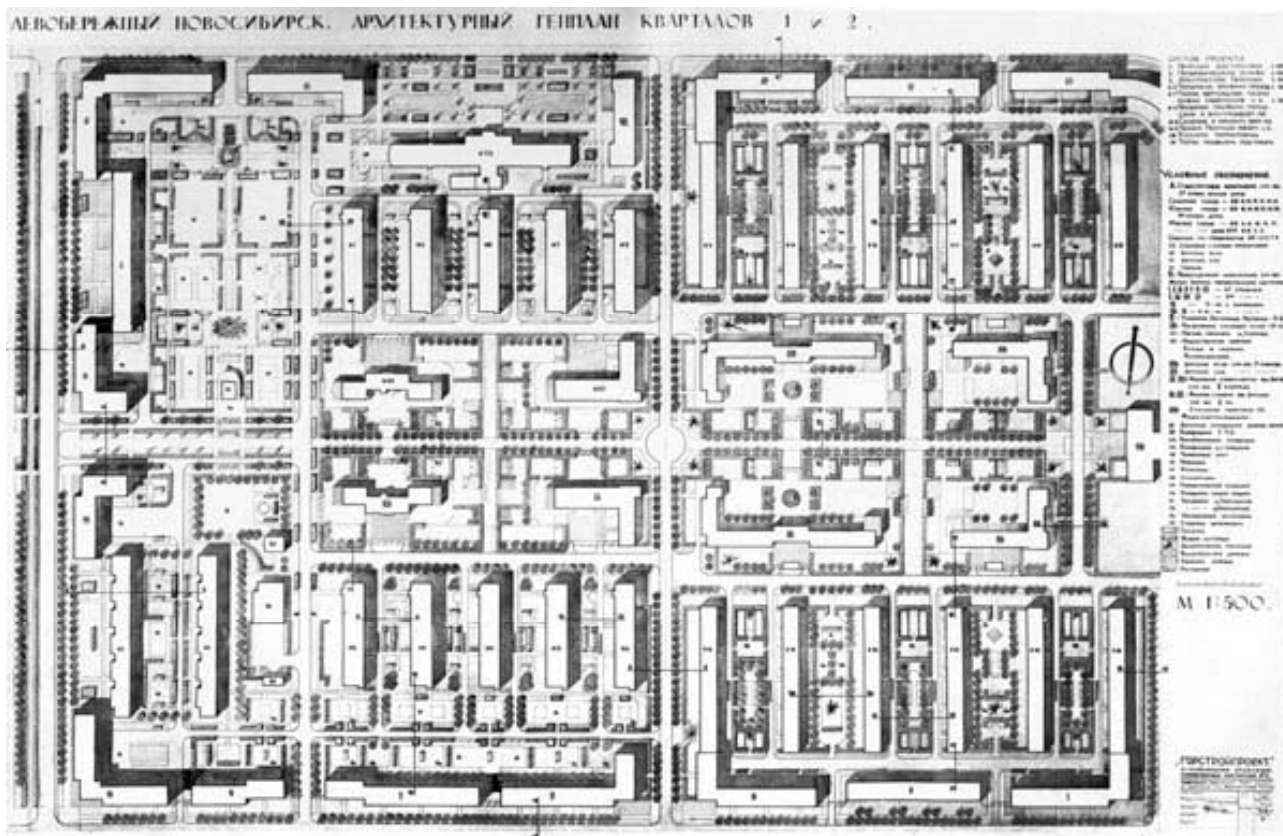


Рис. 13. Проект реконструкции кварталов строчной застройки в Левобережном Новосибирске. Авторы: арх. А.Я. Куселиович, Г.М. Тумбак. Новосибирское отделение Горстройпроекта, 1935. Источник: МИАС им. С.Н. Баландина. ФН. Оп. 5. Л. 14. Фото 2

В западносибирских природно-климатических условиях строчная застройка должна была обязательно комбинироваться с благоустройством, прежде всего с озеленением (рис. 10, 11).

Защищая свой проект Щегловска в марте 1931 г., Э. Май убедительно отверг обвинения в монотонности строчной застройки: в реальности, на рельефе, она будет восприниматься пешеходами иначе, чем «здесь на плане». Он подчеркивал, что «так как ему все-таки приходилось очень много строить, то он себе ясно представляет, как должны выглядеть кварталы в реальном осуществлении»<sup>39</sup>. Отстаивая свою точку зрения, Э. Май опирался на опыт реализованных в Германии поселков со строчной застройкой.

Члены НТС ГУКХ возражали германскому архитектору исходя из советских реалий. Прежде всего, они указывали на особенности ведомственного финансирования новых городов. Проект предполагал расположение множества «довольно однотипных домов» в большой зеленой зоне. Однако из-за некомплектного финансирования благоустройства создать и поддерживать ее в ближайшие годы будет невозможно, а без зелени «такое однообразное строительство действует до некоторой степени тяжело на психику»<sup>40</sup>.

При меридиональном расположении домов защита от господствовавших в Западной Сибири юго-западных ветров возлагалась на озеленение. В итоге из-за некомплектного ведомственного финансирования благоустройства применение строчной застройки в сибирских условиях столкнулось с неразрешимой проблемой «вентиляции или ветрозащиты» внутриквартальных пространств.

Наиболее ожесточенная полемика по этому вопросу развернулась в апреле 1933 г. при обсуждении в НТС ГУКХ проекта соцгорода Тыргана в Прокопьевске (Кузбасс). Преемники Э. Мая, архитекторы Стандартгорпроекта, также применили здесь строчную



застройку. Чтобы увязать жилые дома с рельефом, они взяли «угол наклона» кварталов в 30 градусов от меридиана<sup>41</sup>.

На возвышенности Тырган (на языке местных народов «Ветроудуй» или «Гора ветров») господствующие в Западной Сибири юго-западные ветры достигали ураганной силы. Представитель Цekomбанка вспоминал о своей поездке на Тырган в декабре 1932 г.: «Мы буквально перебежали от одного дома к другому», потому что даже «при 4-х баллах [ветра] там быть совершенно невозможно и тем более невозможно производить работу». Кроме того, даже «от этого ветра пошатываются стандартные дома, а внутри них, несмотря на то, что там топились печи, все были в шубах»<sup>42</sup>.

Соответственно, при обсуждении проекта вопросам ветрозащиты соцгорода было уделено особое внимание.

Один из экспертов, профессор К.В. Войт, указывал: использование меридиональной строчной застройки и стремление учитывать при трассировке улиц рельеф привело к тому, что магистрали «расположены как раз по линии господствующих ветров, в чрезвычайно трогательном согласии со всеми часто повторяющимися румбами». А строчки домов «образуют ряд коридоров по направлению воздушной струи. Это увеличивает скорость воздушного течения»<sup>43</sup>. Он предлагал согласовать систему магистралей и характер застройки с местными климатическими условиями: развернуть часть жилых домов поперек господствующих юго-западных ветров, чтобы создать ветрозащитный заслон.

Автор проекта архитектор И.С. Гуревич возражал: тогда на юго-запад придется перенести кухни, «которые не боятся ветров», а «на северо-восток будут выходить жилые комнаты». С точки зрения инсоляции «такое решение было бы неправильно». Поэтому «мы решили повернуться к солнцу и избегать ветров, неприятного продувания жилых комнат»<sup>44</sup>.

В проекте Стандартгорпроект влияние ветров учитывалось иначе, так же как и в проектах Э. Мая. Как говорил Гуревич, проектировщики защищают квартал при помощи зеленых насаждений, «которые посажены для того, чтобы внутри квартала ветер не дул бы насквозь». Для этого «мы старались создать в кварталах лабиринт [из зелени], мешающий движению ветра». Напротив, «НТС думает лишить здание солнца и [этим квартал] запереть от ветра»<sup>45</sup>.

Показательно, что в условиях недостатка вложений в благоустройство новых городов уже в середине 1930-х гг. в Левобережном Новосибирске и Сталинске (бывшем Новокузнецке) началась обстройка кварталов строчной застройки многоэтажными зданиями (рис. 13). Так, главный архитектор Сталинска П.И. Отурин вспоминал в 1958 г., что кварталы со строчными домами в Сталинске пришлось закрыть периметральной застройкой «не только с точки зрения эстетической», но также «из-за плохих условий жизни трудящихся», так как «по нашим условиям большой продуваемости есть необходимость иметь такую периметральную застройку»<sup>46</sup>.

Однако оказалось, что в условиях Западной Сибири и периметр застройки не был идеальным решением. Об этом свидетельствует опыт проектирования Левобережного Новосибирска. Проектировщики Гипрогора стремились учесть ведомственные реалии и организовывали ветрозащиту путем создания «почти закрытых со всех сторон» дворики – комбинируя меридиональные жилые дома-коммуны с культурно-бытовыми учреждениями (рис. 11, 12). Но в результате возникла проблема проветривания внутренних дворов, актуальная в условиях короткого, но жаркого сибирского лета. На это обращал внимание в своем отзыве на проект профессор В.П. Поморцев (от 6 сентября 1930 г.). Он писал, что «имеющиеся под связывающими отдельные блоки переходными галереями проезды [...] нельзя признать достаточными для прохождения больших масс воздуха» и поэтому «при разрастании в этих двориках лиственных пород воздух будет в них неминуемо малоподвижным и застойным»<sup>47</sup>.

Научная составляющая этой проблемы была разрешена в результате исследований Сибирского зонального научно-исследовательского института экспериментального

---

проектирования (СибЗНИИЭП) только в 1960-е гг., когда были выявлены противоречия резко континентального климата Западной Сибири. В то время как в зимний период юго-западные стороны жилых районов нуждались в защите от господствующих ветров и метелей, в летний они требовали проветривания и ограничения инсоляции из-за сильного перегрева поверхностей.

При этом обнаружили серьезные недостатки применявшихся до сих пор для ветрозащиты периметрально-замкнутых типов застройки. Создание глухого экрана, поставленного поперек ветрового потока, заостряло воздействие неблагоприятных факторов. При сильных ветрах в центре замкнутых дворов образовывались мощные вихревые течения со скоростями лишь наполовину меньше полевой. Порывистость и большая турбулентность ветрового потока сочетались с неравномерными отложениями снега и трудностями проветривания территории. Большой перепад давлений вел при двусторонней ориентации квартир к их усиленной продуваемости. Расположение здания поперек юго-западных ветров увеличивало площади поверхностей, подверженных воздействию неблагоприятных факторов. Зимой помещения, выходящие на наветренную сторону, переохлаждались, в результате росли общие теплопотери здания, а летом испытывали значительный перегрев [14, с. 34–35].

Периметральный прием застройки требовал создания специальных (так называемых ветрозащитных) жилых домов – зданий, воспринимающих основной напор ветра. Специалисты СибЗНИИЭПа считали создание такого типа жилого дома для условий Западной Сибири бесперспективным, так как при господствующих ветрах юго-западного направления реализовать такой проект «без нарушения санитарно-гигиенических требований по инсоляции жилых помещений» невозможно [14, с. 35].

В ходе экспериментов было заново «открыто», что зеленые насаждения надо было считать «наиболее рациональным и эффективным снегозащитным средством». Зеленые полосы благодаря своим особенностям обладали значительной ветрозащитной гибкостью, что было особенно важно для районов с неустойчивым или сезонно меняющимся ветровым режимом. При этом, «с точки зрения ветро- и снегозащиты ажурные и продуваемые зеленые полосы более эффективны, чем плотные», так как более равномерно ослабляют скорость ветра и аккумулируют снег [14, с. 44–45].

Было установлено, что трассировка транспортных магистралей по направлению господствующих зимних ветров с целью наилучшей проветриваемости и наименьшей снегозаносимости могла сочетаться с мероприятиями по снижению скорости ветра на уровне пешеходов (в виде древесно-кустарниковых посадок) [14, с. 54].

Таким образом, нельзя говорить о том, что прием строчной застройки игнорировал местную специфику. Напротив, как мы видели, строчная застройка соответствовала природно-климатическим условиям Западной Сибири. Она позволяла, с одной стороны, организовать проветривание внутриквартальных пространств в условиях жаркого сибирского лета, а с другой – обеспечивала необходимые нормы инсоляции квартир и их защиту от господствующих ветров и, соответственно, переохлаждения в зимний период. Другое дело, что комфортная архитектурно-градостроительная среда не могла быть организована одной лишь застройкой. В этом и заключалась неразрешимая для проектировщиков первых пятилеток проблема. Ведомственная практика некомплектного финансирования благоустройства новых городов превратила здания фактически в единственное средство формирования архитектурной среды. Это поставило проектировщиков соцгородов Западной Сибири перед немислимой альтернативой: защищать от неблагоприятного воздействия климата или квартиры, или внутриквартальные пространства. И здесь недостаток строчной застройки проявился в том, что как архитектурно-планировочный инструмент она имела слишком узкую специализацию: не могла играть роль ветрозащитного заслона со стороны господствующих ветров и декоративной «ширмы» вдоль главных магистралей.

## Выводы

Таким образом, учет местных природно-климатических условий сыграл важную роль при проектировании социалистических городов Западной Сибири.

Во-первых, региональные ландшафтно-топографические условия учитывались комиссиями промышленных объединений, которые выбирали площадки для своих предприятий и рабочих поселков. Не имея возможности изменить природную среду, они подчинили районирование территорий будущих соцгородов морфологии ландшафта: членениям последнего в точности соответствовала городская планировочная структура. В результате в Западной Сибири городские районы имели удлинненную форму, располагались вдоль железных дорог и малых рек, соприкасались длинными сторонами и были обращены торцами к акватории большой реки.

Во-вторых, региональные условия учитывались проектировщиками соцгородов. Это относится к проектам как Проектно-планировочного бюро Цekomбанка, так и Гипрогора. Разработанные ими проекты соцгородов Западной Сибири получили следующие региональные архитектурно-планировочные особенности.

1. Региональные особенности планировок заключались в следующем.

- Культурно-бытовое обслуживание соцгородов размещалось вдоль жилых районов. Территории будущих центральных парков культуры и отдыха располагались с торцов жилых районов. Соответственно, чтобы связать жилые кварталы с ЦПКиО, архитекторы проектировали магистрали и пешеходные связи культурно-бытового значения в продольном направлении. Общественные центры с целью равномерного охвата населения также были расположены на продольных осях жилых районов. Промышленные и жилые районы соцгородов располагались поперек господствующих в Западной Сибири юго-западных ветров. Поэтому вдоль жилых районов размещались санитарно-защитные и ветрозащитные полосы. Аналогично располагались овражные парки. С целью экономии средств на городское благоустройство проектировщики размещали в зеленых полосах, т. е. опять-таки в продольном направлении, сети культурно-бытового обслуживания.

- Трудовые связи, напротив, получили поперечное направление. Это было связано с тем, что в результате ведомственного районирования городских территорий эпицентры трудового тяготения оказались расположены с длинных сторон жилых районов. Новые пассажирские вокзалы получили большее композиционно-планировочное значение, чем проходные заводы, потому что их расположение определялось архитекторами. Последние стремились использовать намечавшуюся реконструкцию железнодорожных узлов с целью организации удобного обслуживания населения. Напротив, размещение заводов и проходных определилось в ходе ведомственного районирования.

2. Региональные особенности архитектурно-планировочной среды заключались в следующем.

- Проектировщики предполагали вариативные, а не механистические приемы застройки соцгородов. Это позволяло среди прочего лучше увязать застройку с местными природно-климатическими условиями. Так называемая «орнаментальность» планов была не архитектурно-планировочным, а графическим приемом: она имела цель передать масштаб городской среды.

- Прием строчной меридиональной застройки, реализованный в нескольких первоочередных кварталах соцгородов, соответствовал природно-климатическим условиям Западной Сибири. Такая постановка защищала дома от переохлаждения зимой и перегрева в летний период, обеспечивала условия инсоляции и ветрозащиты жилых помещений, а также проветривания внутриквартальных пространств. Однако в условиях Западной Сибири строчную застройку обязательно должно было дополнять озеленение.

Одной из причин неприятия строчной застройки можно считать стремление вследствие ведомственного недофинансирования коммунального благоустройства использовать

жилые дома «не по назначению»: в качестве ветрозащитных и декоративных ширм.

### Примечания

<sup>1</sup>Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 157.

<sup>2</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 193–193об.

<sup>3</sup>Проект планировки Левобережного Новосибирска рассматривался Научно-техническим совещанием Гипрогора дважды: 27 августа и 17 сентября 1930 г. См.: Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 71, 68.

<sup>4</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 69–70об., 74–75об.

<sup>5</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 1. Д. 188. Л. 4.

<sup>6</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 86. Л. 238, 252–255, 268–270; Оп. 1. Д. 1982. Л. 25об.

<sup>7</sup>ГАНО. Ф.Р-1980. Оп. 1. Д. 64. Л. 3, 4об., 5.

<sup>8</sup>ГАНО. Ф.Р-531. Оп. 1. Д. 27. Л. 14об.; Ф.Р-1980. Оп. 1. Д. 64. Л. 4об.

<sup>9</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7794. Л. 40.

<sup>10</sup>Давидович, В.Г. Вопросы планировки новых городов. – Л.: ЛНИИКХ, 1934. – С. 135.

<sup>11</sup>Так, приводимые В.Г.Давидовичем схемы соцгорода Новокузнецка и организации его транспортной сети, а также их анализ, вызывают скорее сомнения в обоснованности планировочных решений германского архитектора, чем позволяют понять их причины. См.: Давидович В.Г. Вопросы планировки новых городов. – Л.: ЛНИИКХ, 1934. – С. 131–132, 135, 136, 164.

<sup>12</sup>Типовые по структуре пояснительные записки к проектам планировок Э.Мая содержали следующие разделы: «железная дорога»; «уличная сеть» (с подразделами «внутреннее сообщение», «присоединение города к сети сельских дорог», «автобусное сообщение», «трамвайное сообщение» и «велосипедное сообщение»); «система зеленых площадей»; «жилстроительство»; «техника строительства» и «организация постройки». См.: ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 109–114. Документ предоставлен Е.В. Кобышевой.

<sup>13</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 205.

<sup>14</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 1. Д. 2091. Л. 110об.–111, 246–248об.

<sup>15</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 64.

<sup>16</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7879. Л. 8, 10.

<sup>17</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 77об. Средний продольный уклон улиц и магистралей составлял от 0,5 до 1,5 %, «что весьма характерно для плоской местности». Только на окраинах города, на склонах холма, уклоны достигали 3–4% (там же).

<sup>18</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 69, 70.

<sup>19</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 113, 111.

<sup>20</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 76об., 78об.

<sup>21</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 65–65об.

<sup>22</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 78.

<sup>23</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 69, 70. Аналогичным было мнение профессора В.П. Поморцева, специалиста по вопросам санитарного благоустройства городов: «использование широких зеленых зон под детские, санитарные и физкультурные учреждения задумано очень хорошо» (ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 74об.).

<sup>24</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 108, 113.

<sup>25</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 77об.

<sup>26</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 65об.

<sup>27</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 111–112.

<sup>28</sup>Бабенков, Д.Е. Планировка Новосибирска // Планировка и строительство городов. – 1934. – № 5. – С. 5.

<sup>29</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 180, 197, 198.

<sup>30</sup>ГАНО. Ф.Р-917. Оп. 1. Д. 104. Л. 1, 2, 11, 12; ГАНО. Ф.Р-47. Оп. 1. Д. 1210. Л. 55–58.

<sup>31</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7879. Л. 12, 21-22.

<sup>32</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 196.

<sup>33</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 204-204об.

<sup>34</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 204об.

<sup>35</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 205.

<sup>36</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 71, 73.

<sup>37</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 76об.–77. Действительно, в пояснительной записке к проекту авторы пишут, что разработанный «проект планировки города сводится к планировке первой очереди застройки соцгорода» и «общей схемы всего города, предусматривающей решение основных моментов планировки, т.е. расположение магистралей города, схема зеленых насаждений и основные решения общественных учреждений и хозяйственных районов города» (ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 63об.).

<sup>38</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 70об.

<sup>39</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 196.

<sup>40</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7580. Л. 177.

<sup>41</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7796. Л. 53-54.

<sup>42</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7796. Л. 36-37. Этот работник подчеркивал, что имел большой опыт поездок на лошадях в Кузбассе и хорошо знал, что такое сибирская зима, «но то, что я увидел в Тыргане, было совсем другое и мне сказали, что это [был] ветер четырех баллов». Тогда как обычно зимой ветер достигал там 9–12 баллов (ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7796. Л. 40).

<sup>43</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7796. Л. 23-24.

<sup>44</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7796. Л. 162-163.

<sup>45</sup>ГАРФ. Ф.А-314. Оп. 1. Д. 7796. Л. 164.

<sup>46</sup>ГАНО. Ф.Р-1444. Оп. 1. Д. 168. Л. 95.

<sup>47</sup>ГАНО. Ф.Р-12. Оп. 3. Д. 84. Л. 74об.

## Библиография

1. Коккинаки, И.В. Проектная деятельность группы Эрнста Мая в 1930-е годы в СССР / И.В.Коккинаки // Проблемы истории советской архитектуры: [Сб. науч. трудов]. – М.: Гос. ком. по гражд. стр-ву и арх-ре при Госстрое СССР, 1976. – № 2. – С. 19–24.
2. Коньшева, Е.В., Меерович, М.Г. «Берег левый, берег правый»: Э.Май и открытые вопросы истории советской архитектуры (на примере проектирования и строительства Магнитогорска) [Электронный ресурс] / Е.В. Коньшева, М.Г. Меерович // Архитектон: известия вузов. – 2010. – № 30. – URL: [http://archvuz.ru/numbers/2010\\_2/018](http://archvuz.ru/numbers/2010_2/018)
3. Коньшева, Е.В., Меерович, М.Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток (на примере Магнитогорска). – М.: ЛЕНАНД, 2012. – 224 с.: ил.
4. Коньшева, Е.В., Меерович, М.Г., Флирль, Т. Критика деятельности Эрнста Мая в СССР [Электронный ресурс] / Е.В. Коньшева, М.Г. Меерович, Т. Флирль // Архитектон: известия вузов. – 2012. – № 1 (37). – URL: [http://archvuz.ru/2012\\_1/12](http://archvuz.ru/2012_1/12)
5. Косенкова, Ю.Л. Советский город 1940-х – первой половины 1950-х годов. От творческих поисков к практике строительства. Изд. 2-е, доп. / Ю.Л. Косенкова. – М.: ЛИБРОКОМ, 2009. – 440 с.: ил.
6. Меерович, М.Г. Государственная расселенческая и градостроительная политика. 1917 – начало 1930-х гг. // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. – 2013. – № 31–1 (50). – Ч.1. – С. 284–290.
7. Меерович, М.Г. Методология ускоренного градостроительного проектирования Э.Мая // Архитектурное наследие. – Вып. 59. – М., 2013. – С. 141–172.
8. Меерович, М.Г. Первые годы деятельности. К 85-летию Государственного треста по планировке населенных мест и гражданскому проектированию «Гипрогор» // Архитектурное

наследство. – Вып. 61. – М., 2014. – С. 294–312.

9. Blinow, E., Filippow, V. Die Rolle der Ernst-May-Gruppe bei der Bebauung sibirischer Städte // Die Alte Stadt. – 1996. – № 3. – С. 261–275.

10. Блинов, Е.Н. Строчная застройка в сибирских работах группы Эрнста Мая // Региональные архитектурно-художественные школы: материалы Всероссийской научно-практической конференции, 23–24 ноября 2010 г. / Под ред. Е.Н. Лихачева; Новосиб. гос. архит.-худ. акад. – Новосибирск: Сибпринт, 2011. – С. 8–14.

11. Галикберова, А.В. Развитие концепции соцгорода на территории юго-западной Сибири [Электронный ресурс] / А.В. Галикберова // Архитектон: известия вузов. – 2010. – № 32. – URL: [http://archvuz.ru/2010\\_4/11](http://archvuz.ru/2010_4/11)

12. Захарова, И.В. Трансформация идеи социалистического города в проектах планировки Кемерово в начале 1930-х гг. // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета (ТГАСУ). – 2007. – № 4. – С. 50–58.

13. Захарова, И.В. Эрнст Май и планировка социалистических городов Кузбасса // Сибирская архитектурно-художественная школа. XX лет: Материалы Всероссийской научно-практической конференции, 2009 / под ред. Е.Н. Лихачева; НГАХА. – Новосибирск: Сибпринт, 2010. – С. 147–152.

14. Пивкин, В.М. Архитектурно-планировочная организация застройки в условиях Сибири. (Науч.-техн. обзор). – М.: Центр науч.-техн. информации по гражд. строительству и архитектуре, 1967. – 98 с.: ил.м

Произведение «ВЛИЯНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ НА ПРОЕКТЫ СОЦГОРОДОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ», созданное автором по имени Духанов Сергей Сергеевич, публикуется на условиях лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция — На тех же условиях») 4.0 Всемирная. Разрешения, выходящие за рамки данной лицензии, могут быть доступны на странице [ssd613@ngs.ru](mailto:ssd613@ngs.ru).



Духанов Сергей Сергеевич  
кандидат архитектуры, доцент,  
Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств,  
Новосибирск, Россия, e-mail: [ssd613@ngs.ru](mailto:ssd613@ngs.ru)

Статья поступила в редакцию 05.04.2016  
Электронная версия доступна по адресу: [http://archvuz.ru/2016\\_2/4](http://archvuz.ru/2016_2/4)  
© С.С. Духанов 2016  
© УралГАХУ 2016

## THE INFLUENCE OF REGIONAL CONDITIONS ON SOTSGOROD PROJECTS IN WESTERN SIBERIA

**Dukhanov Sergey S.**

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

### Abstract

*The article reviews the influence of regional conditions on 'Sotsgorod' projects in Western Siberia in the first five-year period (1928-1932) and identifies regularities in the plans and architectural environments caused by the location of the cities in one and the same landscape region. The study is based on archival sources.*

### Key words

*Sotsgorod, town-planning, architecture of Western Siberia; regional architecture*

### References

1. Kokkinaki, I.V. (1976) The design activities of Ernest May's group in the 1930s in the USSR. In: Issues in the history of Soviet architecture. Moscow: State Committee for Civil Engineering and Architecture under the Gosstroy of the USSR. No. 2, pp. 19–24. (in Russian)
2. Konyshova, E.V., Meerovich, M.G. (2010) E.May and open questions in the history of Soviet architecture (with reference to the city of Magnitogorsk) [Online]. Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 30. Available from: [http://archvuz.ru/numbers/2010\\_2/018](http://archvuz.ru/numbers/2010_2/018) (in Russian)
3. Konyshova, E.V., Meerovich, M.G. (2012) Ernest May and Designing of Sotsgorods during the first five-year periods (with reference to Magnitogorsk). Moscow: LENAND, 2012. (in Russian)
4. Konyshova, E.V., Meerovich, M. G, and Flierl, T. (2012) Critique of Ernest May's Activities in the USSR [Online]. Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 1 (37). Available from: [http://archvuz.ru/2012\\_1/12](http://archvuz.ru/2012_1/12) (in Russian)
5. Kosenkova, Yu.L. (2009) The Soviet city of the 1940s – first half of the 1950s. From creative search to building practice. 2nd ed. Moscow: LIBROKOM. (in Russian)
6. Meerovich, M.G. (2013) State resettlement and town-planning policy. 1917 – early 1930s. Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture, No. 31–1 (50), Part 1, pp. 284–290. (in Russian)
7. Meerovich, M.G. (2013) E.May's methodology of accelerated town planning process. Arkhitekturnoye Nasledstvo. Issue 59. Moscow, pp. 141–172. (in Russian)
8. Meerovich, M.G. (2014) First Years of Activity. Towards the 85 anniversary of the State Trust for Residential Settlement Planning and Civil Architectural Design "Giprogor". Arkhitekturnoye Nasledstvo. Issue 61. Moscow, pp. 294–312.
9. Blinow, E., Filippow, V. (1996) Die Rolle der Ernst-May-Gruppe bei der Bebauung sibirischer Städte. Die Alte Stadt, No. 3, pp. 261–275.
10. Blinov, E.N. (2011) Ribbon developments in the Siberian projects of Ernest May's group. Regional architectural and art schools: Proceedings of the National Research to Practice Conference, 23-24 November 2010. Novosibirsk State Academy of Architecture and Art. Novosibirsk: Sibprint, pp. 8–14. (in Russian)
11. Galikberova, A.V. (2010) Evolution of the Sotsgorod concept in Southwestern Siberia [Online]. Architecton: Proceedings of Higher Education, No. 32. Available from: [http://archvuz.ru/2010\\_4/11](http://archvuz.ru/2010_4/11) (in Russian)
12. Zakharova, I.V. (2007) Transformation of the idea of socialist city in Kemerovo planning

---

projects in the early 1930s. Bulletin of Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering (TGASU), No. 4, pp. 50–58. (in Russian)

13. Zakharova, I.V. (2010) Ernest May and the plans of socialist cities in Kuzbass. Siberian architecture and art school. 20 years: Proceedings of the National research to practice conference, 2009. NGAHA. Novosibirsk: Sibprint, pp. 147–152. (in Russian)

14. Pivkin, V.M. (1967) Architecture and planning in the conditions of Siberia. Moscow: Centre for Research and Technology Information on Civil Engineering and Architecture. (in Russian)