

РОЛЬ ЦЕЛЛЮЛОЗНО-БУМАЖНЫХ КОМБИНАТОВ В РАЗВИТИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА НА о.САХАЛИНЕ ПЕРИОДА КАРАФУТО

Портнягина Антонина Павловна

магистрант кафедры архитектуры и урбанистики,
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»,
Россия, Хабаровск, e-mail: portnyaginatonya@mail.ru

Задвернюк Людмила Валерьевна

кандидат архитектуры, доцент кафедры архитектуры и урбанистики,
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»,
Россия, Хабаровск, e-mail: lusyzadver@mail.ru

УДК: 72.01

DOI: 10.47055/1990-4126-2022-2(78)-3

Аннотация

В статье приводятся результаты исследования роли японской промышленности, в частности целлюлозно-бумажных комбинатов периода Карафутто на формирование населенных пунктов о. Сахалин. Проводится анализ развития японской промышленности и транспортной инфраструктуры на о. Сахалин. Изучена градообразующая и градоформирующая роль целлюлозно-бумажных комбинатов. Выявлены объемно-планировочные и конструктивные характеристики целлюлозно-бумажных комбинатов.

Ключевые слова:

целлюлозно-бумажные комбинаты, градообразующая и градоформирующая роль, производственные здания, Карафутто, остров Сахалин

THE ROLE OF PULP AND PAPER MILLS IN THE DEVELOPMENT OF URBAN PLANNING ON SAKHALIN IN THE KARAFUTO PERIOD

Portnyagina Antonina P.

Master degree student, Department of Architecture and Urbanistics,
Pacific National University,
Russia, Khabarovsk, e-mail: portnyaginatonya@mail.ru

Zadvernyuk Lyudmila V.

PhD. (Architecture), Associate Professor,
Department of Architecture and Urbanistics,
Pacific National University
Russia, Khabarovsk, e-mail: lusyzadver@mail.ru

УДК: 72.01

DOI: 10.47055/1990-4126-2022-2(78)-3

Abstract

The article presents the results of a study on the role of Japanese industry and, in particular, the pulp and paper mills of the Karafuto period on settlement plans on the island of Sakhalin. An analysis is made of the development of Japanese industry and transport infrastructure on the island. The city-making and city-forming role of the pulp and paper mills has been studied. The spatial planning and design characteristics of the pulp and paper mills are identified.

Keywords:

pulp and paper mills, city-planning and city-forming role, industrial buildings, Karafuto, Sakhalin Island

Введение

Развитие городов в XX в. во многом определяется развитием промышленности. Активная индустриализация привела к тому, что промышленные объекты становились не только градообразующим, но и градоформирующим фактором, активно влияющим на развитие планировочной структуры населенного пункта, а на современном этапе влияющим на восприятие городской среды. Промышленные зоны, появившиеся в городах в индустриальный период были значимыми факторами формирования планировочной структуры поселений в прошлом, и сегодня, когда эти территории уже достаточно глубоко включены в городскую ткань, они остаются частью городской застройки, формирующей как архитектуру города, так и его объемно-пространственную композицию. Промышленная архитектура, так же как и другие элементы городской застройки, влияет на восприятие среды города, его улиц, площадей, набережных и его силуэт [11].

Согласно современным представлениям о ценности архитектурного, градостроительного, в том числе промышленного, наследия в постиндустриальном городе, объекты промышленной архитектуры могут обладать историко-культурным и эстетическим значением [5, 7]. Изучение, восстановление или приспособление объектов индустриальной архитектуры, исследование их градостроительной роли способствует не только сохранению исторической памяти как отдельного города, так и всего периода индустриализации, но и выявление степени важности таких объектов в морфологии города. Ценность исторической промышленной архитектуры возникает в момент, когда производство прекращает существовать, устаревают технологии: сооружения остаются и активно приспособляются к современному миру, подвергаясь серьезной реконструкции и теряя свой исторический облик. Хотя не все промышленные объекты обладают эстетическими характеристиками, в процессе поиска путей дальнейшего их использования вопрос сохранения памятников индустрии также должен учитываться. При этом наиболее оптимальный вариант, учитывающий как интересы города, так и интересы истории.

Современные тенденции градоформирования как в мире, так и в России, демонстрируют смену концепции индустриального города на концепцию социально ориентированного пространства, формирующего, в первую очередь, комфортность и удобство коммуникаций. С учетом того, что достаточно большое количество промышленных предприятий индустриального периода на сегодня уже не выполняют своей первоначальной функции, но остаются сложившимися частями городской структуры, они нередко становятся ее депрессивными элементами, поскольку не используемые здания и их территории приходят в упадок. Дальнейшее их использование по первоначальной функции безосновательно, так как такие объекты уже не удовлетворяют современным условиям производства. Однако они могут иметь определенную культурно-историческую значимость, поскольку их архитектура и роль в формировании планировочной структуры городов безусловно носит объективный характер. Промышленные

зоны постиндустриального города, как правило, подвергаются значительной реорганизации с полной сменой не только первоначальной функции, но и архитектуры, формируя при этом совершенно новый образ города. Тем не менее промышленная архитектура является не только отражением исторического периода ее создания, но и значимым элементом истории формирования городской структуры, силуэта населенного пункта, его планировочной композиции и т. д. Наиболее значимыми в этом смысле являются первые предприятия, ставшие градообразующими и во многом градоформирующими, которые значительно повлияли на развитие планировочной структуры города.

Особенно это характерно для городов Сахалина, промышленность которых во многом определила их возникновение и развитие. Таким образом, устаревшие промышленные предприятия городов, и в частности целлюлозно-бумажные комбинаты Сахалина, стоящие в прибрежных, центральных частях города и на окраинах, представляют интерес с позиции изучения их роли в градоформировании и особенностей архитектурного облика [11].

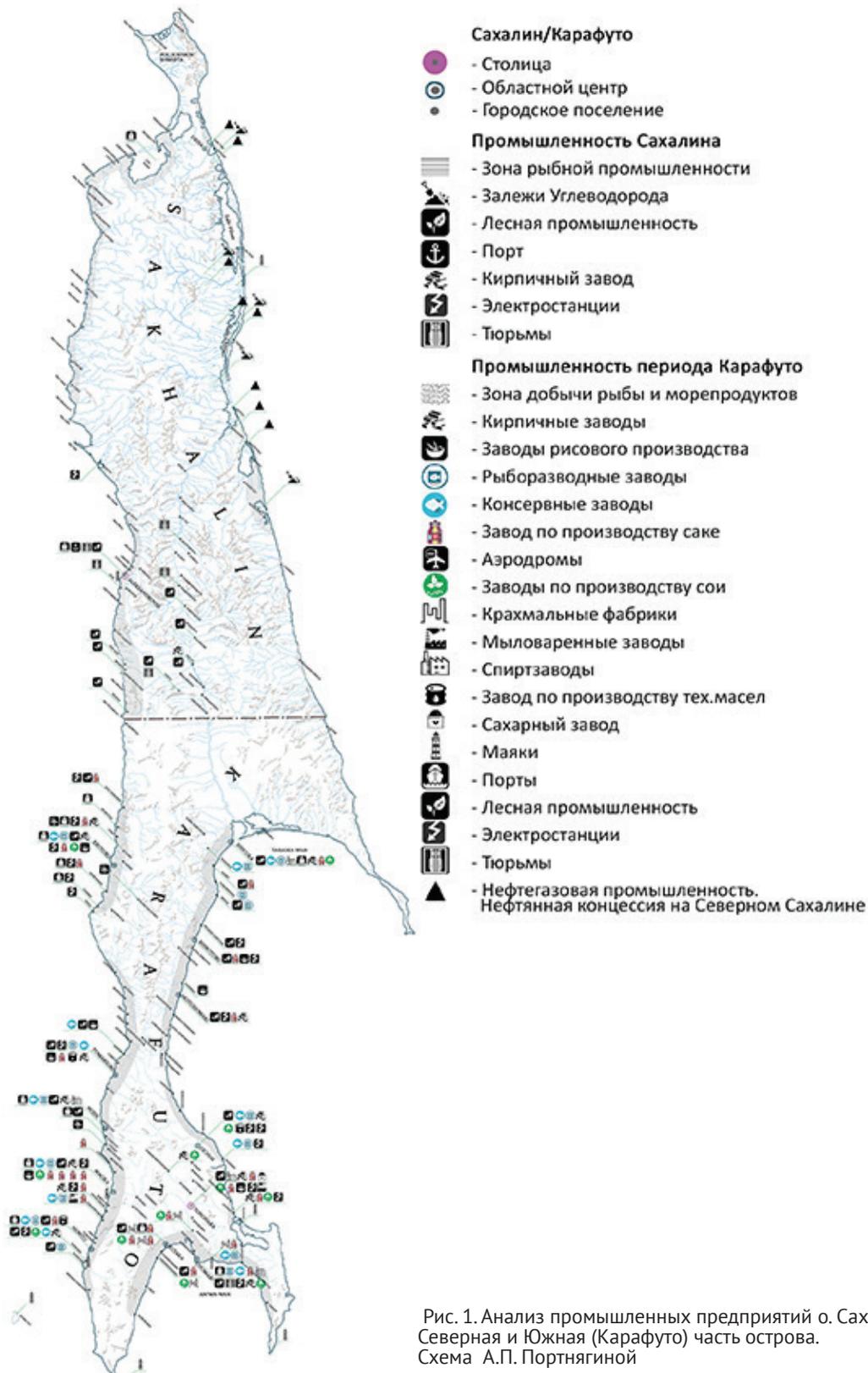
Объектом исследования в данном случае являются предприятия целлюлозно-бумажной промышленности, активно развивающиеся на юге Сахалина в период японского господства в 1905–1945 гг. Это предприятия, которые стали основными элементами переработки ресурсов территории, замыкающие на себе сопутствующие отрасли промышленности (энергетической, логистической, пищевой, обеспечивающей население и т. д.). На тот период это были объекты, несущие отпечаток времени – развития технологий и пространственной организации процесса производства, они являлись важными элементами градостроительного развития территории острова. Сегодня на данных ЦБК утрачены перекрытия, перегородки, часть стен, двери, окна. Наблюдается намокание и разрушение стен, нарушение целостности кирпичных перемычек, отслоение штукатурного слоя. Целью исследования является выявлении роли ЦБК в градостроительном развитии городов южного Сахалина.

Развитие японской промышленности и транспортной инфраструктуры на о. Сахалин

Долгое время южная часть о. Сахалин входила в состав Японской империи (с 1905 по 1945 гг. – префектура Карафуто). Карафуто была важнейшей экономической составляющей Японской империи. В указанный период было построено девять целлюлозно-бумажных заводов, 400 предприятий по переработке рыбы и морепродуктов, 415 мелких рыбных перерабатывающих хозяйств, 100 кирпичных заводов, 36 угольных шахт, 31 завод рисового производства, 26 рыбо-разводных заводов, 23 консервных завода, 20 заводов по производству sake, 13 аэродромов, 10 заводов по производству сои, 8 крахмальных фабрик, 4 мыловаренных завода, 3 спиртзавода, 2 завода по производству тех. масел, 1 сахарный завод, 25 маяков, 3 морских порта, 37 портоубежищ (рис. 1) [10]. Данные предприятия повлияли на формирование и развития городов. Некоторые из этих сооружений функционируют до сих пор, но, к сожалению, большая часть из них давно закрыты.

Целлюлозно-бумажные комбинаты южного Сахалина периода Карафуто являлись важнейшей частью промышленности острова. Их основание и функционирование привело не только к росту населения, концентрирующегося в населенных пунктах, где размещались предприятия (на тот момент это были переселенцы из Японии), но и, как следствие, к развитию самих поселений в территориальном и социальном аспекте.

Большое значения для развития промышленности южного Сахалина имели формирующиеся транспортные связи. Особенно это касалось развитие железнодорожного сообщения как между населенными пунктами, так и между сырьевыми участками. В 1906 г. начинается строительство железной дороги. Первая на острове железная дорога соединила между собой с.



Владимировку и пост Корсаковский. Вторая важная ветка было построена в 1911 г. и соединила столицу Карафудо г. Тоёхара (г. Южно-Сахалинск) с рыболовецким поселением Саказхама (пос. Стародубское) [5], ставшим самой крайней северной точкой железной дороги Карафудо. Именно с ее появлением начался рост развития районов к северу от административного центра Карафудо. Первые преимущества новой железной дороги оценила рыбопромышленная

отрасль. До начала функционирования железнодорожного сообщения все транспортные связи с восточным побережьем осуществлялись морским путем, что значительно увеличивало временные сроки сообщения. Введение в строй железнодорожной ветки Тоёхара – Сакаэхама существенно сократило время перемещения – от 10 дней до нескольких часов [6].

Развитие железнодорожного сообщения на Карафуто было достаточно активным. В 1914 г. была установлена железнодорожная связь центрального округа с первой угольной шахтой южного Сахалина, где японские промышленники начались разработку. Это была не длинная, но важная ветка Канума (пос. Новоалександровск) – Каваками (пос. Синегорск). А за пять лет с 1917 г., согласно плану, принятому в Японии, была построена западная железнодорожная магистраль, соединившая населенные пункты западного побережья в разных географических направлениях, и формировало широтную и меридиональную систему связей, соединяющих восточные поселения. Данная ветка Хонто–Маока–Томариору (Невельск–Холмск–Чехов–Томари) позднее (в 1937 г.) была продлена до поселения Кусюннай (пос. Ильинский).

Таким образом, были построены два меридиональных железнодорожных коридора по восточному и западному побережьям. Это привело к необходимости появления широтной связи и в 1921 г. была построена железнодорожная магистраль, соединившая столицу г. Тоёхара с г. Моака (г. Холмск). Дальнейшее освоение острова привело к необходимости строительства железной дороги на север как по западному побережью, так и в глубь суши. Это стало продолжением уже построенной ветки, соединившей города по восточному побережью Отиай (г. Долинск), Сиритору (г. Макаров), Сикука (г. Поронайск) и вышедшей к 1944 г. в глубь острова до поселения Котон (пос. Победено), ставшего самой северной станцией японской железной дороги южного Сахалана периода Карафуто и имеющего, скорее, военно-стратегическое значение, чем хозяйственное (рис. 2) [4].

За весь период развития железнодорожного сообщения на Карафуто построено более 120 станций, 24 тоннеля, 618 мостов и сотни других инженерно-технических сооружений. К 1945 г. протяженность основных линий железных дорог составила 700,4 км [1].

Кроме развития железнодорожного транспорта, развивалось и автомобильное сообщение. В первую очередь, автомобильные дороги дублировали железнодорожные магистрали, кроме того, существовала сеть дорог, связывающих отдаленные от железной дороги поселки со станциями. Эти транспортные связи также были важны для развития промышленности Карафуто, поскольку вели к местам разработки полезных ископаемых и обеспечивали транспортную связь с портами и столицей [3].

В первую очередь, в Карафуто за счет государственного бюджета построили шоссейные дороги, которые соединили важные стратегические и экономические части острова, такие как: Корсаковский пост, с. Владимировка и Найбучи; Корсаковский пост и мыс Ноторо; с. Владимировка и Маока. В дальнейшем на Южном Сахалине были построены западная и восточная дорожная магистрали, которые шли вдоль морского побережья от крайнего юга острова до японско-российской границы. Магистрали были соединены двумя поперечными магистралями: Маока–Тоёхара (Холмск–Южно-Сахалинск), Ваарэ–Кусюннай (Арсентьевка – Ильинский) (рис. 2).

ЦБК Карафуто их градообразующая и градоформирующая роль

Целлюлозно-бумажные комбинаты сыграли большую роль в формировании населенных пунктов. Являясь производственным объектом, они привлекали рабочее население, что формировало застройку городов, способствовало их территориальному росту. Специфика ландшафтов

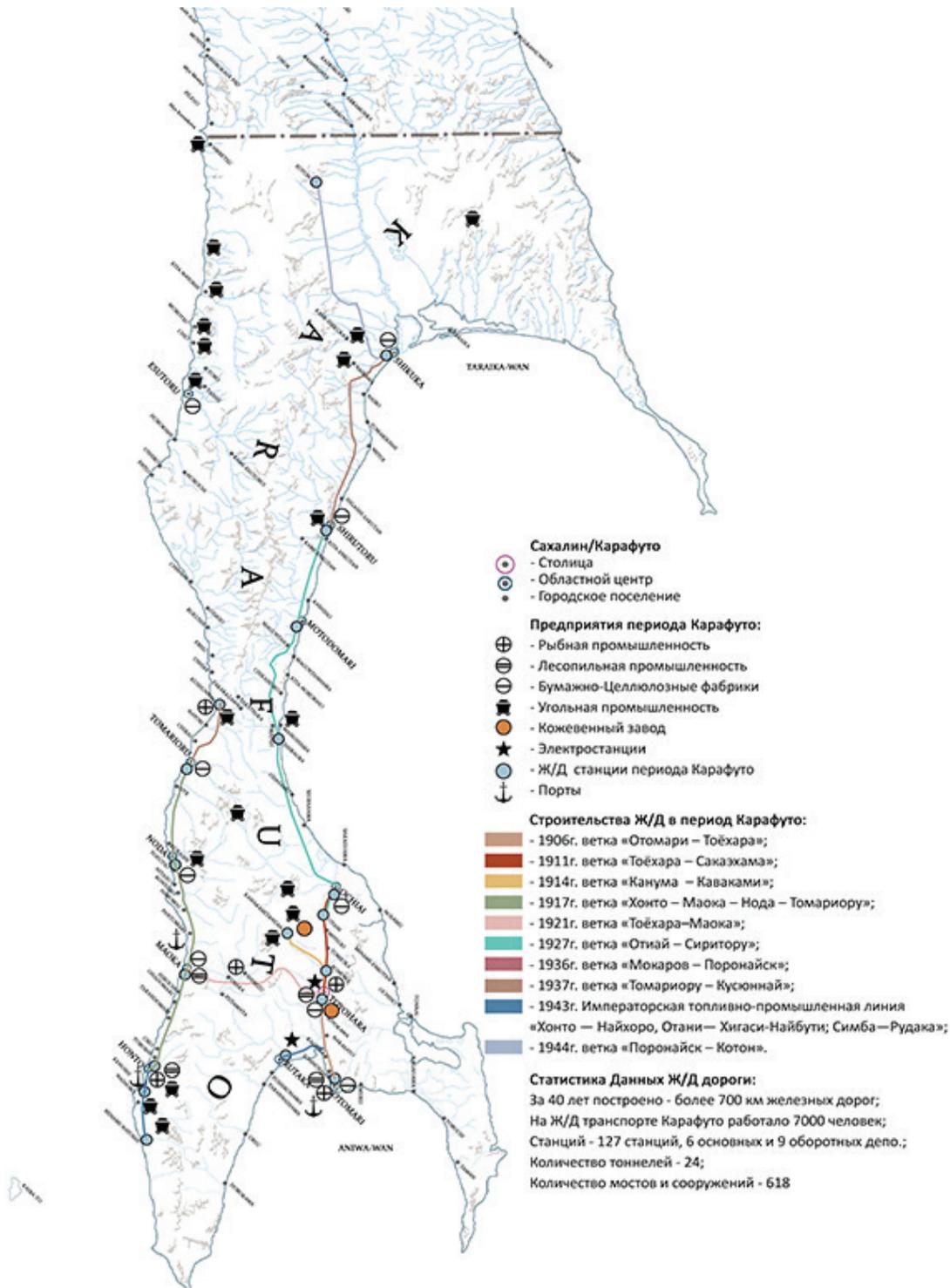


Рис. 2. Карта промышленных предприятий и транспортной инфраструктуры в период Карафутто. Схема А.П. Портнягиной

Сахалина не позволяла городам расти очень быстро, но в первой половине XX в. динамика их развития соответствовала времени и условиям. К примеру, северная часть острова, находившаяся в составе РСФСР, не показывала значительный прирост промышленности и населенных пунктов, что было связано с отсутствием достаточных ресурсов.

На планировочных схемах, приведенных в табл. 1, видно, что ЦБК весьма активно повлияли на развитие пространственной структуры городов. Так, к примеру ЦБК, построенный в 1914 г. на месте Корсаковского поста в г. Отомари (г. Корсаков) способствовал развитию портовых функ-

ций, а количество населения увеличилось с 1912 г. до 1945 почти втрое. Территориально город вырос за этот период также почти втрое. Планировка была характерной для японского градостроительства – регулярная, однако вписанная в ложины между сопок. При анализе исторических фотографий было выявлено, что композиция ЦБК, как правило, представляла собой сочетание разновысотных объемов, а сам комбинат являлся главной доминантой города (табл. 1). Это наглядно прослеживается на примере панорамного вида завода в г. Отомари (Корсаков). Завод был расположен в промышленной зоне города вблизи морского торгового порта, производил пульпу и бумагу [11]. Впоследствии в годы войны оборудование ЦБК было вывезено в Японию, а производственные объекты приспособили под предприятие по выварке соли из морской воды. Наличие промзоны и холмистого рельефа территории, где располагался город, определили развитие его планировки и застройки. Для многих городов Сахалина характерно расположение в распадках между сопками, что накладывало существенные ограничения на территориальный рост населенного пункта и характер застройки. Так, например, Отомари имеет линейную структуру, преимущественно вытянутую по долине, с террасированной жилой застройкой, а зона ЦБК была приближена к морскому побережью и формировала своеобразную панораму.

В г. Томариору (г. Томари) ЦБК стал также важным градоформирующим объектом. Город стал своеобразным логистическим узлом в своей области. Здесь действовали причалы, железнодорожная станция и ветка к ЦБК, работала телефонная связь. Количество населения, хотя и не очень значительно, но увеличивалось. Завод был расположен у подножия сопки, на юго-западном побережье Сахалина в г. Томариору (Томари) введен в эксплуатацию в 1915 г. Благодаря непосредственной близости к густым лесным массивам, этот комбинат давал возможность с наименьшими затратами производить целлюлозу и бумагу в огромных количествах. Завод, первоначально построенный из дерева, сгорел в феврале 1921 г., но уже в декабре производство возобновлено. Центральный производственный блок – 4-х этажный с массивными трубами, склады и бараки для работников 1-этажные. Комбинат построен вдоль приморской долины р. Томаринке. Дальнейшее урбанизация поселения проходила вблизи завода и реки. Город застраивался в правильном геометрическом порядке. Сначала район, расположенный ближе к реке и к заводу, был застроен домами жителей и небольшими производственными зданиями складами, мастерскими, кузницами. Затем стал расти район, прилегавший к железнодорожному полотну и вокзалу, дальше от реки. Дома здесь были крупнее, богаче, в два этажа и выше.

Город Тоёхара (Южно-Сахалинск) вырос рядом с небольшим сельскохозяйственным русским поселком Владимировка с населением 120 человек и в результате развития промышленности стал столицей южного Сахалина [5]. Если в 1908 г. его население составило около 8 тыс. чел., то к концу периода Карафута превратился в крупный для Сахалина того периода промышленный центр с населением 40 тыс. чел. [3]. Построенный на свободной территории город являлся типичным образцом градостроительных традиций Японии. Планировка г. Тоёхара представляла собой регулярную сетку, разбивающую город на единообразные кварталы, с регулярной же застройкой в них. В планировочную структуру города входили также торговая, правительственная (в центре), производственная зоны. Компактность плана в данном случае также была следствием не только традиций японского градостроительства, но и ландшафтными ограничениями, однако, в отличие от рассмотренного примера, город имел практически квадратный план, что характерно в первую очередь для административных центров. Являясь административным центром, г. Тоёхара аккумулировал множество функций: он стал культурным, образовательным, торговым, логистическим и производственным центром. ЦБК не был единственным предприятием в городе, помимо него работали сульфатно-спиртовой завод, 2 кирпичных завода, 6 лесозаводов, 13 предприятий пищевой промышленности, паровозоремонтные мастерские, 2 кожевенных завода, мыловаренный завод, завод по производству желатина, молочно-маслодельные заводы и фабрика по производству галет, фармацевтическая фабрика,

завод по производству цементных труб, имелось 2 электростанции. Таким образом, Тоёхара в 1940-х гг. являлся крупным промышленным центром. Если говорить о градоформирующей функции ЦБК, то надо отметить, что основными отраслями промышленности на Сахалине периода Карафуто были лесная и бумажная. Завод был запущен в 1917 г. и стал важным объектом индустриального ландшафта Карафуто, закрылся в 1957 г., но его отдельные постройки используются частными предпринимателями в настоящее время. Предприятие расположено на берегу р. Уюновка на ул. Бумажная, 26 [11]. Главный корпус 6-этажный, к нему пристроен 1-ый блок. На территории расположена одноэтажная кирпичная застройка складских и производственных корпусов, а также одноэтажное деревянное здание административной части. Рядом с заводом располагалась насосная станция вблизи р. Уюновка.

Город Отиай (г. Долинск) также получил мощный импульс развития в связи со строительством ЦБК. Являясь небольшим железнодорожным пунктом на ветке, ведущей от Тоёхара на север с населением 250 чел., с 1915 г. после постройки ЦБК стал стремительно развиваться. С приобретением статуса районного центра в 1922 г., город становится важным транспортным узлом, на который опиралось и продолжающееся железнодорожное строительство, и строительство автомобильных дорог. Соответственно развивалась и энергетика в виде угольной промышленности. К 1927 г. численность населения увеличилась более чем в 4 раза и составила 10 639 человек [2]. Долинский бумажный завод был расположен с юга острова на север в г. Отиай, построен в 1917 г. На территории предприятия располагалась железная дорога, рядом проходила магистраль, связывающая южную часть острова с северной. Сырьем был лес в водораздельном бассейне реки Найбы. На время постройки он был единственным предприятием, которое перерабатывало лиственницу.

Город Маока (г. Холмск) развивая портовые функции и, имея выгодное географическое положение, стал промышленным центром. Для размещения завода в южной части селения был отсыпан значительный участок земли [11]. Ведущим предприятием города Маока был Холмский целлюлозно-бумажный завод, построенный в 1919 г. Его территория заняла 22,7 га, а проектная мощность составляла 10 тыс. тонн бумаги в год, в течение 70 лет. Место размещения ЦБК было выбрано с учетом быстрой транспортной доступности к морскому порту и к железнодорожным путям. Вблизи ЦБЗ проходила железная дорога по маршруту Тоёхара–Маока, Маока–Хонто, Маока–Нода. Порт являлся незамерзающим, что обеспечивало транспортную доступность города по морю круглый год. Этот фактор определил активные морские перевозки между Карафуто и Японией, а также Китаем и Кореей. Благодаря этому Маока занял ведущее положение в системе городов западной части Карафуто, став не только промышленным, но и торговым центром. Как в портовом городе, в Маоке была развита система обслуживания – гостиницы, рестораны и кафе, публичные дома. Было построено также несколько храмов различных конфессий (синтоизма, буддизма, католицизма)[9].

В г. Нода (г. Чехов) Целлюлозно-бумажный комбинат был построен в 1922 г. и стал градообразующим предприятием. Именно это обстоятельство привело к быстрому росту города. Комбинат был расположен на западном побережье Татарского пролива, в устье р. Чеховка и Рудановский. Ранее к городу была проложена железнодорожная ветка. На заводе производились писчая бумага и картон для внутреннего потребления. Это было небольшое предприятие из красного кирпича, которое предназначалось к работе с местным сырьем и не требовало доставки древесины из других районов добычи. Этим оно отличалось от других более мощных предприятий Карафуто соответствующего профиля [11].

В г. Сиритору (г. Макаров) первоначально развивалась угледобыча. В 1924 г. в городе начинает действовать шахта, а в 1927 г. целлюлозно-бумажный комбинат. Это дало мощнейший толчок развитию города. Древесина для целлюлозы и бумаги подавалась с верховья р. Макаровка. ЦБК располагался вблизи р. Макаровка на восточном берегу Сахалина в устье р. Макаров. Население после начала развития производства значительно выросло [11].

Горорд Эсутору (г. Углегорск) формировался как промышленный и транспортный узел. В промышленной зоне, к которой были подведены железнодорожные ветки, располагались склады (угольный, бумажный), мастерские, механический завод. ЦБК в Эсутору заработал в 1925 г. На местных ресурсах завод производил 51 тыс. тонн бумаги в год. На р. Эсутору была создана лесная биржа для поставок леса комбинату. Лес сюда сплавлялся по течению рек, а на комбинат с берега доставлялся по железнодорожной ветке. Гражданские объекты были представлены строительными конторами и жильем для рабочих, занятых в производстве и строительстве. Застройка преимущественно одноэтажная. Деревянные каркасные постройки представляли собой типичные образцы традиционной сельской архитектуры Японии.

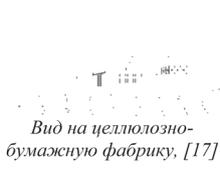
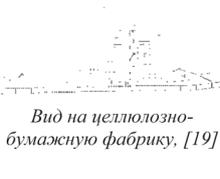
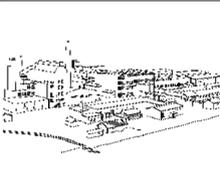
Вблизи притока р. Поронай и р. Чёрной был расположен Целлюлозно-бумажный комбинат в г. Сикука (г. Поронайск), построенный в 1936 г. В 1934 г. в заливе Терпения Охотского моря построен морской порт. В районе работала угольная шахта Найкава. У ЦБК была выстроена железнодорожная сеть, связывающая город с остальными населенными пунктами Карафуто. За время существования ЦБК население города выросло более чем в 10 раз.

Ко всем приведенным примерам относится следующая характеристика: естественный ландшафт территории, характер массовой застройки – малоэтажной, транспортно-коммуникационные связи делали целлюлозно-бумажные комбинаты не только значимыми элементами планировочного каркаса городов, но и выделялись на фоне общей застройки за счет своих производственных зданий, формируя своеобразные силуэты и становясь градостроительными акцентами (табл. 1).

Таблица 1

Целлюлозно-бумажные комбинаты о. Сахалина периода Карафуто

ЦБК, дата постройки, город	Вид*	Планировочная схема расположение ЦБК, в структуре города
ЦБК построен в 1914 г. г. Отомари (г. Корсаков)	 <i>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [12]</i>	
ЦБК построен в 1915 г. г. Томариору (г. Томари)	 <i>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [13]</i>	
ЦБК построен в 1917 г. г. Тоёхара (г. Южно-Сахалинск)	 <i>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [14]</i>	
ЦБК построен в 1917 г. г. Отиай (г. Долинск)	 <i>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [15]</i>	
ЦБК построен в 1919 г. г. Маока (г. Холмск)	 <i>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [16]</i>	

<p>ЦБК построен в 1922 г. в г. Нода (г. Чехов)</p>	 <p>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [17]</p>	
<p>ЦБК построен в 1927 г. г. Сиритору (г. Макаров)</p>	 <p>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [18]</p>	
<p>ЦБК построен в 1925 г. г. Эсугтору (г. Углегорск)</p>	 <p>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [19]</p>	
<p>ЦБК построен в 1936 г. г. Сикука (г. Поронайск)</p>	 <p>Вид на целлюлозно-бумажную фабрику. [20]</p>	

* Оцифровка архивных фотографий, выполнена А. П. Портнягиной

Объемно-планировочные и конструктивные характеристики ЦБК

Архитектура целлюлозно-бумажных комбинатов Сахалина формировалась под действием японского правительства и плана быстрого развития Карафуто: программы переселения на остров, образования градообразующих предприятий, экономического развития, а также под влиянием формирования транспортной инфраструктуры. Для развития южной части острова японские мастера проектировали ЦБК в быстрых темпах, соблюдая нормы строительства промышленных зданий.

Архитектура производственных комплексов ЦБК южного Сахалина периода Карафуто отличается влиянием традиционной архитектуры Японии. В объемно-пространственном решении заводов распространено сочетание разновысотных объемов, что значительно обогащает силуэтное восприятие. Особенно активно на силуэт влияли трубы. Самыми крупными объектами комплексов становились основные производственные цеха, в зависимости от мощности фабрики имеющие от двух до четырех этажей. Технология производства с определенным набором технических операций при обработке дерева предполагала наличие нескольких разновысоких цехов, это придавало дополнительную живописность объемно-пространственной композиции. Самым высоким был цех в котором происходила варка целлюлозы с обеспечением необходимой вентиляции. Управленческие постройки представляли собой одно-двухэтажные здания рядовой архитектуры, как правило деревянные.

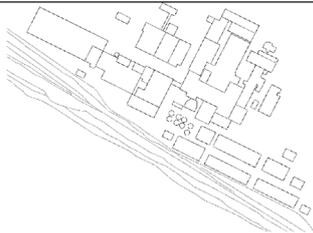
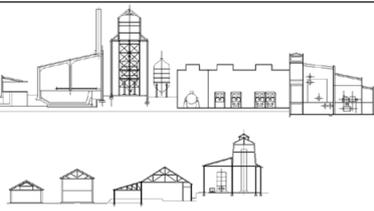
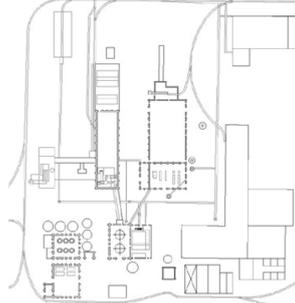
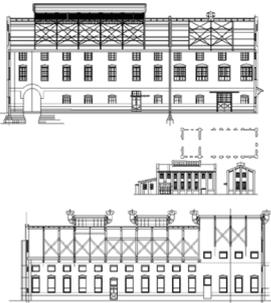
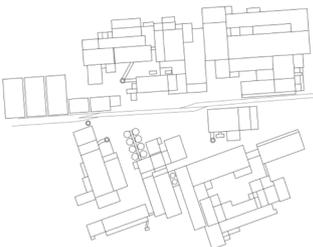
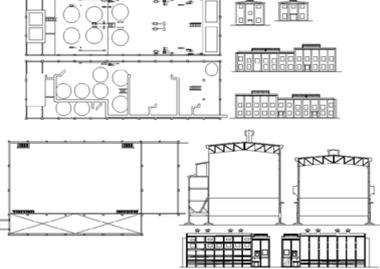
На фоне рядовой жилой застройки промышленная архитектура Карафуто выделялась не только масштабом планировочных и объемных элементов, но и пластикой фасадов. Кроме того, она формировала визуальные доминанты в городской среде. Особенно это касалось ЦБК, техноло-

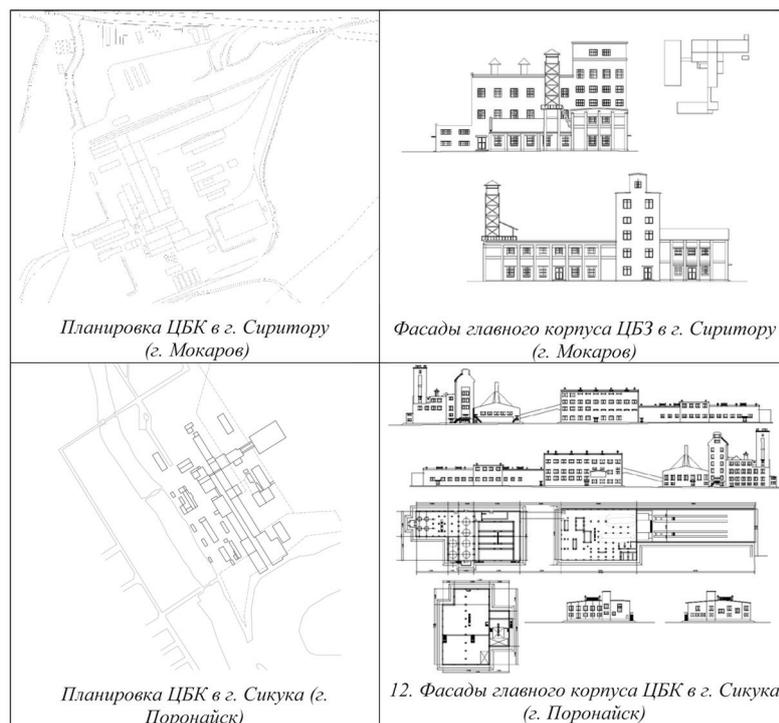
гический процесс производства которых формировал достаточно живописную силуэтную композицию. Несмотря на простоту форм и лаконичность членений фасадов производственных объектов ЦБК они все же выделяются на фоне остальной промышленной архитектуры южного Сахалина именно из-за особенностей объемно-пространственной композиции (табл. 2).

На сегодняшний день большинство целлюлозно-бумажных комбинатов южного Сахалина периода Карафуты находятся в руинированном состоянии, некоторые полностью утрачены. На фоне все той же малоэтажной жилой застройки разрушающиеся промышленные объекты из активных элементов городской структуры становятся депрессивными, ухудшая визуальный образ и создавая в городской среде разрывы. В современных градостроительных документах городов Сахалина территории ЦБК обозначены как складские, хотя большинство из них никак не используется. Некоторые объекты уже предназначены под снос. Тем не менее, учитывая историко-культурное значение промышленной архитектуры Сахалина периода начальной индустриализации, следует более дифференцированно подходить к вопросу дальнейшего возможного их существования. Японские ЦБК не являлись промышленными гигантами, их объемы, хоть и выделяются на фоне рядовой застройки, но не диссонируют по масштабности. Хотя сегодня диссонанс в основном – это результат заброшенности и разрушений. При использовании объектов ЦБК в современных условиях следует учитывать, кроме экономических факторов, культурно-исторические, эстетические и факторы развития городской среды.

Таблица 2

Архитектура ЦБК о. Сахалина периода Карафуты*

 <p><i>Планировка ЦБК, г. Отомари (г. Корсаков)</i></p>	 <p><i>Разрезы главного корпуса ЦБК в г. Отомари (г. Корсаков)</i></p>
 <p><i>Планировка ЦБК, г. Нода (г. Чехов)</i></p>	 <p><i>Фасады корпуса ЦБК в г. Нода (г. Чехов)</i></p>
 <p><i>Планировка ЦБК в г. Отай (г. Долинск)</i></p>	 <p><i>Фасады и план корпуса ЦБК в г. Отай (г. Долинск)</i></p>



* Ссылка на архив: http://archvuz.ru/2022_2/3

Заключение

При изучении формирования архитектуры целлюлозно-бумажных предприятий на о. Сахалин периода Карафуты выявлено, что данный период стал показательным в развитии промышленных предприятий и экономического роста на острове. Целлюлозно-бумажная промышленность стала градообразующим и градоформирующим фактором и до сегодняшнего дня является значительной (хоть и депрессивной) частью городской среды. Планировочная структура заводов представляла собой сочетание разновысотных объемов, элементы комбинатов являлись доминантами. Выявлены схожие признаки в проектировании целлюлозно-бумажных предприятий: они формировали города, жилое пространство, играли роль в формировании индустриального пейзажа, являлись доминантами в застройке города. В целом можно отметить, что архитектура ЦБК о. Сахалин периода Карафуты имела свою специфику и достаточно своеобразный архитектурный облик, придающий черты уникальности каждому населенному пункту.

Библиография

1. Бурыкин, А.Н. Политика японского правительства по формированию постоянного населения юга Сахалина (1905–1945 гг.) / А. Н. Бурыкин // Социология власти. – 2010. – № 6. – С. 159–166.
2. Город Долинск Сахалинской области [Электронный ресурс]: – URL : <https://rus.team/articles/gorod-dolinsk> (дата обращения 12.05.2021).
3. Владимировка – Тоёхара – Южно-Сахалинск. Сайт Сахалинского областного краеведческого музея [Электронный ресурс]: – URL : <http://sakhalinmuseum.ru/ru/news/istoriia/471-vladimirovka-toiokhara-iuzhno-sakhalinsk.html> (дата обращения 12.05.2021).
4. Высоков, М.С. История Сахалина и Курильских островов с древнейших времен до начала XXI столетия: учебное пособие для студентов учебных заведений / М.С. Высоков, А.А. Василевский, А.И. Костанов и др. ; отв. ред. д. и. н. М.С. Высоков. – Южно-Сахалинск : Южно-Сахалинское Изд-во, 2008. – 422 с.

5. Запарий, В.В. «Индустриальное наследие» и его современное толкование / В.В. Запарий // Академический вестник УралНИИПроект РААСН. – № 1. – 2009. – С. 34–37.
6. Костанов, А.И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги / А.И. Костанов. – М., 1997. – С.40.
7. Копылова, А.А. Индустриальное наследие: переосмысление и трансформация / А.А. Копылова // Туризм: технологии и тренды : мат-лы III студ. науч.-практ. конф. Екатеринбург, 18 февраля 2017 г. – Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. ун-та, 2017. – С. 117–126.
8. Муниципальное Бюджетное учреждение культуры Долинская Центральная Библиотечная система - Долинская централизованная библиотечная система [Электронный ресурс]: информационный сайт. – URL: <https://dolinsklib.shl.muzkult.ru/dolinsk> (дата обращения 20.06.2021)
9. Памятники истории и культуры периода губернаторства Карафуто (1905–1945 гг.) : путеводитель / М-во культуры Сахалин. обл. ; [авт.-сост., фот. И.А. Самарин]. – Южно-Сахалинск: Сахалин. обл. тип., 2015. – 167 с. : ил., табл.
10. Портнягина, А.П. Целлюлозно-бумажные комбинаты периода Карафуто. Их роль в формировании городов / А.П. Портнягина, Л.В. Задвернюк // Новые идеи нового века – 2021: мат-лы Двадцать первой Междунар. науч. конф. / ред. кол.: Е.М. Самсонова (отв. ред.) и др. – Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2021. – 3 т. Т. 1. – С. 300–306
11. Чайко, Д.С. Интеграция исторических промышленных объектов / Д.С. Чайко // Актуальные проблемы современной науки. – 2007. – № 5(37). – С. 61–63.
12. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL : <https://oldsakhalin.ru/history/photo/1541.html> (дата обращения 20.05.2021).
13. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/907.html> (дата обращения 25.05.2021).
14. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/3151.html> (дата обращения 20.05.2021).
15. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/941.html> (дата обращения 15.05.2021).
16. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/2012.html> (дата обращения 21.05.2021).
17. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/685.html> (дата обращения 22.05.2021).
18. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/2040.html> (дата обращения 23.05.2021).
19. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/1268.html> (дата обращения 22.05.2021).
20. Oldsakhalin.ru – Коллекция старинных фотографий населенных пунктов Сахалина и Курил [Электронный ресурс]: – URL: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/1393.html> (дата обращения 15.05.2021).

References

1. Burykin, A.N. (2010) The policy of the Japanese government on the establishment of permanent population in the south of Sakhalin (1905–1945). *Sociology of Power*, No. 6, pp. 159–166. (in Russian)
2. The city of Dolinsk, Sakhalin Region, [2019]. [Online]. Available from: <https://rus.team/articles/gorod-dolinsk> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
3. Website of the Sakhalin Regional Museum of Local Lore [2018]. Vladimirovka – Toyokhara – Yuzhno-Sakhalinsk, [Online]. Available from: <http://sakhalinmuseum.ru/ru/news/istoriia/471-vladimirovka-toiokhara-iuzhno-sakhalinsk.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
4. Vysokov, M.S., Vasilevsky, A.A., Kostanov, A.I. et al. (2008) History of Sakhalin and the Kuril Islands from ancient times to the beginning of the 21st century. Yuzhno-Sakhalinsk: Yuzhno-Sakhalinsk Publishing House. (in Russian)
5. Zapariy, V.V. (2009) “Industrial heritage” and its modern interpretation. *Academic Bulletin of UralNIIproekt RAASN*, No. 1, pp. 34–37. (in Russian)
6. Kostanov, A.I. (1997) The easternmost road of Russia: Essays on the history of the Sakhalin Railway. Moscow: Transport, 1997. (in Russian)
7. Kopylova, A.A. (2017) Industrial heritage: rethinking and transformation. *Tourism: technologies and Trends: Proceedings of the 3rd I student scientific and practical conference*. Yekaterinburg: Ural University Publishing House, pp. 117–126. (in Russian)
8. Dolinskaya Central Library System, [2020]. Municipal Budgetary Institution of Culture Dolinskaya Central Library System [Online]. Available from: <https://dolinsklib.shl.muzkult.ru/dolinsk> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
9. Samarin, I.A. (2015) Monuments of history and culture of the period of the governorship of Karafuto (1905–1945): a guide. Yuzhno-Sakhalinsk: Sakhalin Regional Printer. (in Russian)
10. Portnyagina, A.P., Zadvernyuk, L.V. (2021) Pulp and paper mills of the Karafuto period. Their role in the formation of cities. *New Ideas of the New Century - 2021: Proceedings of the Twenty-First International Scientific Conference: in 3 volumes*. Khabarovsk: Publishing house of PNU, No. 1, pp. 300–306. (in Russian)
11. Chaiko, D.S. (2007) Integration of historical industrial facilities. *Current Problems of Modern Science*, No. 5(37), pp. 61–63. (in Russian)
12. Oldsakhalin.ru, [2015]. A collection of old photographs of the settlements of Sakhalin and the Kurils [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/1541.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
13. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/907.html> [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
14. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/3151.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
15. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/941.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
16. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/2012.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
17. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/685.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)

18. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of settlements of Sakhalin and the Kurils [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/2040.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
19. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/1268.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)
20. Oldsakhalin.ru [2015]. Collection of old photographs of Sakhalin and Kuril settlements [Online]. Available from: <https://oldsakhalin.ru/history/photo/1393.html> . [Accessed 12th May 2021]. (in Russian)



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).

4.0 Всемирная

Дата поступления: 30.04.2022