

утопия в снегах

ИВАН
АТАПИН



социально-архитектурные
эксперименты в сибирь, 1910–1930-е

ГАРАЖ.txt/25

Иван Атапин

**Утопия в снегах. Социально-
архитектурные эксперименты
в Сибири, 1910–1930-е**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=71895175

*Утопия в снегах. Социально-архитектурные эксперименты в Сибири,
1910–1930-е: Музей современного искусства «Гараж»; Москва; 2025
ISBN 978-5-6051717-8-2*

Аннотация

Когда говорят про социально-архитектурные эксперименты, обычно подразумевают советский авангард. Но в Сибири эта тенденция обозначилась почти за десять лет до революции. Зодчие, инженеры, художники, писатели, политики, врачи и даже агрономы – все они являлись участниками активного преобразования жизни, охватившего Сибирь в 1910–1930-е. В книге представлена широкая панорама творческих поисков, в той или иной степени утопических – от попыток нащупать «сибирский стиль» в 1910-е до неоднозначного «освоения классического наследия» 1930-х, от разработки экономичного жилья для рабочего класса до постройки домов-дворцов для советской элиты, от общественных инициатив по созданию пасторальных городов-садов до централизованной программы строительства социалистических городов.

Содержание

Благодарности	5
Вместо введения	7
Глава 1. Истоки и начало экспериментов в архитектурно-градостроительном процессе Сибири	10
1.1. Архитектурная жизнь Сибири в начале XX в	10
1.2. Города-сады в сибирском градостроительстве 1910–1920-х гг	34
Страна городов-садов: новые поселения Кольчугинской железной дороги	39
Конец ознакомительного фрагмента.	47

Иван Атапин

Утопия в снегах.

Социально-архитектурные эксперименты в Сибири, 1910–1930-е

Мы старались найти всех правообладателей и получить разрешение на использование их материалов. Мы будем благодарны тем, кто сообщит нам о необходимости внести исправления в последующие издания этой книги.

На обложке: коллаж с фотографией жилого дома Крайснабсбыта («Дома с часами») из альбома «Новосибирск 1891–1934».

© Музей современного искусства «Гараж», 2025

© Иван Атапин, текст, 2025

© Андрей Кондаков, дизайн-макет, 2025

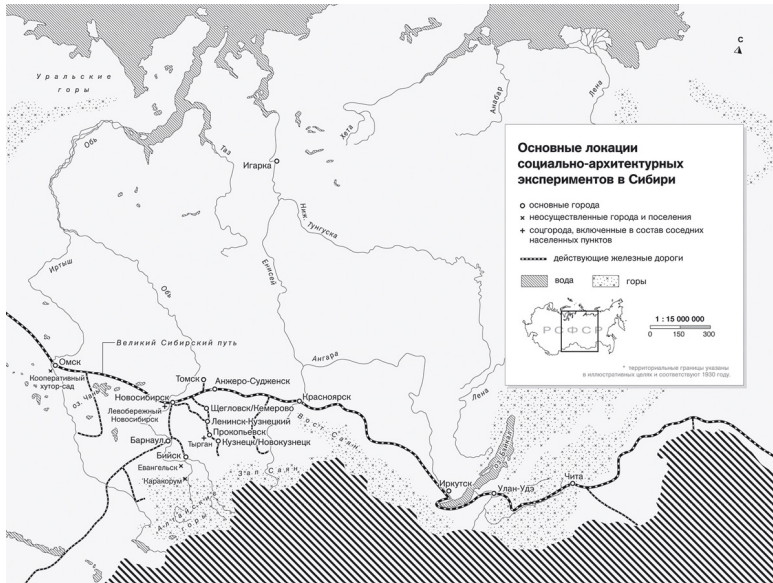
© БУК «ОГИК музей», 2025

Благодарности

Хочу выразить глубокую признательность Дарье Гаркуше, Сергею Духанову, Антону Карманову, Виктору Кузеванову, Карине Ляниковой, Ивану Невзгодину, Дарье Несмеяновой, Екатерине Станюкович-Денисовой, Арсению Тоскину, Наталье Труновой, которые в разное время помогали ценными советами, замечаниями и материалами. Считаю своим долгом передать искренние слова благодарности сотрудникам Музея истории архитектуры Сибири им. С. Н. Баландина, оберегающим архитектурное наследие региона «на бумаге» и в других форматах.

Особая благодарность – моим родителям, привившим мне интерес к этой теме.

Моя исследовательская работа не стала бы возможной без деятельной и многолетней поддержки со стороны первого научного руководителя – историка и искусствоведа Ольги Владимировны Богдановой, памяти которой посвящаю эту книгу.



Вместо введения

*Пусть в наш дом влезет всякий человек из
барака и глиняной избы.*

Андрей Платонов. Котлован¹

Историю архитектуры и градостроительства Сибири XX в. нельзя назвать слабо изученной², но тем не менее в ней остается немало белых пятен, связанных с творческими концепциями, дискуссиями и проектами (как реализованными, так и неосуществленными), которые возникли в период эпохальных исторических событий – в 1910–1930-е гг. До сих пор отсутствует цельная картина этого процесса, по своему общественно-культурному резонансу не превзойденного до сих пор. Являясь частью общемирового тренда, сибирские эксперименты имели свою локальную специфику, которая заслуживает особого внимания.

Под *социально-архитектурными экспериментами* я понимаю прежде всего новаторские поиски в области градо-

¹ Платонов А. П. Котлован. Текст. Материалы творческой истории. СПб., 2000. С. 115.

² Некоторые наиболее важные обобщающие исследования: Оглы Б. И. Строительство городов Сибири. Л., 1980; Градостроительство Сибири / под общ. ред. В. И. Царёва. СПб., 2011; Коньшиева Е. В. Европейские архитекторы в советском градостроительстве эпохи первых пятилеток. Документы и материалы. М., 2017; Советское градостроительство. 1917–1941. М., 2018 (главы 11 и 21).

строительства и жилой архитектуры, направленные на переустройство быта и изменение привычных сценариев жизни человека (проекты новых городов, домов-коммун, жилых комбинатов и т. д.). И именно им будет посвящено это исследование. Я намеренно не затрагивал историю строительства агитационных монументов, рабочих клубов, дворцов культуры или фабрик-кухонь, которые, безусловно, нуждаются в специальном освещении.

Очень часто понятие экспериментов в архитектуре ассоциируется лишь с эпохой расцвета советского авангарда (1920-е). Новые подходы к проблемам жилищного строительства и быта традиционно признаются исследователями отличительной чертой первых послереволюционных лет. Реальный ход событий, однако, был сложнее. Внимательное изучение архитектурно-градостроительного процесса Сибири первых десятилетий XX в. показывает, что местные архитекторы заинтересовались вопросами преобразования действительности еще в предреволюционные годы. К примеру, проектирование и строительство городов-садов в регионе широко развернулось в 1916–1921 гг., и выделить здесь «дореволюционный» или «советский» этапы не представляется возможным.

По этой причине хронологическими границами мною были выбраны 1910–1930-е гг., в рамках которых история социально-архитектурных экспериментов в Сибири будет рассмотрена как непрерывный и единый при всем многообра-

зии явлений процесс.

Глава 1. Истоки и начало экспериментов в архитектурно-градостроительном процессе Сибири

1.1. Архитектурная жизнь Сибири в начале XX в

Сибирь с ее огромным слабозаселенным пространством и богатыми недрами не могла не стать площадкой для архитектурных экспериментов, в той или иной степени направленных на переустройство общества. Вопрос был только во времени начала этого амбициозного процесса.

«Утопическая» традиция архитектуры Сибири по своей сути урбанистична. В ее фокусе всегда были города, которым традиционно принадлежала важнейшая роль в истории региона. Сначала города были опорными точками русской колонизации, затем – торгово-административными пунктами, впоследствии – центрами промышленности, науки и культуры. Экспериментальная направленность впервые проявилась именно в архитектуре городов, в частности в генеральных планах Томска и Омска, выполненных петербургским архи-

тектором Уильямом (Василием) Гесте на рубеже 1820–1830-х гг. Веерная сетка улиц, широкие бульвары, аккуратные домики на одинаковых по размерам участках земли – все это будет реализовано далеко не в полной мере, но позднее повторится в проектах сибирских городов-садов.

В разгар «золотой горячки», охватившей Сибирь в 1840-х гг., миллионер Философ Горохов возводит в центре Томска особняк с обширным садом, поражавшим даже столичных гостей. В саду он размещает беседки в китайском стиле, различные статуи и оранжереи с тропическими растениями, смело перекидывает прямо над прудом остекленный танцевальный павильон. Участникам гороховских пиршеств еду подают на фарфоровых тарелках, на которых изображен этот же сад³. Превращение жизни на задворках империи в сплошной праздник среди античных и восточных декораций – отчасти тоже эксперимент, пусть и ограниченного масштаба. В целом же в XIX в. социально-утопическая составляющая не проявилась в архитектуре Сибири, хотя уже присутствовала в религиозной жизни региона в образе Беловодья – труднодоступной, затерянной страны справедливого порядка, вечного изобилия и истинной духовности, которую долго искали за Алтайскими горами.

³ Адрианов А. В. Томская старина // Город Томск. Томск, 1912. С. 171–173.



Томск. Вид сада Философа Горохова. Литография 1840-х. ТОКМ

Рубеж XIX–XX вв. – особый период в сибирской истории, время коренных изменений в экономике, культуре и социальной сфере, связанных прежде всего с реализацией крупнейшего в мировой истории транспортного проекта. В 1891 г. император Александр III подписал указ о возведении Великого Сибирского пути (Транссибирской магистрали), который соединил азиатскую часть Российской империи с западноевропейским рынком. Вдоль железной дороги появились новые города, такие как Татарск, Тайга, Боготол, но

самым значительным из них стал Новониколаевск (Новосибирск), удачно расположенный на пересечении наземных и водных путей. От журналистов и литераторов он получил прозвище Сибирского Чикаго за удивительно быстрые, поистине «американские» темпы роста. В то же время многие старые города – Тобольск, Колывань, Енисейск, Кяхта, – оказавшись в стороне от магистрали, утратили свое значение.

В начале 1900-х гг. крупнейшим городом Сибири являлся Томск (67,4 тысячи жителей в 1904 г.), к следующему десятилетию его обогнал Омск (127,9 тысячи жителей в 1910 г.).⁴ Томск, помпезно именовавшийся Сибирскими Афинами, долгое время оставался научным, образовательным и культурным центром региона по той причине, что здесь в 1888 г. был открыт первый в азиатской части России университет. В число «больших» городов того времени также входили Иркутск, Красноярск и Чита (60–70 тысяч человек).

Строительство железной дороги прямым образом повлияло на развитие архитектуры и градостроительства в регионе. По всей магистрали появились большие пристанционные комплексы, военные городки и переселенческие пункты, казенные винные склады, различные инженерные сооружения (мосты, виадуки, тоннели). Особенно важно, что в архитектуру сибирских городов проникли передовые строительные

⁴ Использованы статистические данные справочников: Города России в 1904 году. СПб., 1906; Города России в 1910 году. СПб., 1914.

технологии и рационалионалистические тенденции. Внедрение таких материалов, как чугун и железобетон, стимулировало появление новых типов зданий и сооружений – пассажей, народных домов, зерновых элеваторов. Значительный вклад в популяризацию идей рационализма внесли выпускники петербургского Института гражданских инженеров, которые активно работали на сибирских стройках⁵. Одним из них был Андрей Дмитриевич Крячков (1876–1950) – герой этой книги, сквозной ее персонаж. Сын крестьянина с Ярославщины, смекалистый и целеустремленный человек, он выбрал далекую Сибирь в качестве места службы после окончания учебы. Деловая хватка и чуткое следование политической и художественной конъюнктуре позволили Крячкову преодолеть все социальные катаклизмы первой половины XX в. без серьезных карьерных трудностей и обрести статус ведущего сибирского зодчего.

⁵ Подробнее об этом см.: *Смурова Н. А.* Архитектурная школа Института гражданских инженеров // Проблемы истории советской архитектуры. Вып. 7. М., 1985. С. 31–41; *Богданова О. В.* К вопросу о рационализме в российской архитектуре // Вестник Томского государственного университета. 2008. № 312. С. 74–78.



Открытие Томской ветви Сибирской железной дороги. 1 августа 1896. Фото Ивана Томашкевича из альбома «"Великий путь". Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги» (1899)

Длительное время к востоку от Урала был дефицит квалифицированных архитектурных и строительных кадров. Специалисты, приезжавшие из Санкт-Петербурга и Москвы, не всегда задерживались в Сибири надолго и, как правило, не оставляли учеников. Лишь в начале XX в. появился первый региональный центр архитектурного образования – Томский

технологический институт (ТТИ). С 1902 г. в составе института работало инженерно-строительное отделение (с архитектурной специальностью), позднее переименованное в факультет. К преподаванию на нем в разное время привлекались признанные мастера – Фортунат Гут, Андрей Крячков, Константин Лыгин, Николай Молотиллов, Викентий Оржешко, Владимир Сухоровский, Георгий Ульянинский. Уже с 1910-х гг. выпускники факультета участвовали в застройке городов Сибири, Урала и Дальнего Востока, проектируя мосты и тоннели, общественные здания, жилые комплексы. В 1925 г. в связи с 25-летним юбилеем ТТИ был переименован в Сибирский технологический институт (СТИ). Этим подчеркивалось растущее значение вуза как «кузницы пролетарских специалистов».

Вслед за открытием железной дороги и технологического института начались изменения в облике сибирских городов. Если прежние архитектурные стили (барокко, классицизм, эклектика) доходили до региона со значительным опозданием, то модерн и неоклассицизм, в полной мере воплотившие в себе рационалистические тенденции – принцип проектирования «изнутри наружу», целесообразное формообразование, выявление эстетических возможностей новых конструкций и материалов, – появились здесь почти без отставания от Санкт-Петербурга или Москвы. Современники отмечали, что торговые здания, доходные дома и частные особняки, построенные в формах «нового стиля» (модерна) и «ам-

пира» (неоклассицизма) со всеми их атрибутами – железобетонными конструкциями, большими окнами, просторными залами, изысканным декором, – придавали улицам городов Сибири респектабельный вид, сравнимый с крупными городами Европейской России. Примерами таких зданий можно назвать доходный дом епархиального ведомства в Красноярске (1912–1914 гг.; пр-т Мира, 98), который был возведен архитектором Леонидом Чернышевым в стиле рационалистического модерна, и доходный дом издателя Петра Макушина в Томске (1912–1913 гг.; ул. Гагарина, 3), вдохновленный палладианским палаццо Вальмарана. Оба здания были оснащены по самому современному на тот момент уровню (электричество, водопровод, канализация, усовершенствованная система отопления), а благодаря совмещению секционной и коридорной планировок могли не только использоваться в качестве жилья, но и превращаться в офисы, становясь торгово-конторским пространством.



Томск. Доходный дом Петра Макушина. 2021. Фото Владимира Дударева

Вместе с тем в сибирских городах нарастали проблемы, как бы сказали сегодня, урбанистического характера. Застройка была не только скученной, но и почти исключительно деревянной, поэтому часто случались опустошительные пожары. Чем быстрее рос город, тем разорительнее для него становилось каждое следующее огненное бедствие. Не редкостью были наводнения и вспышки инфекций. Городское

благоустройство находилось в зачаточном состоянии. Достаточно сказать, что в 1910 г. во всей Сибири и на Дальнем Востоке 77 % городов не имели ни одной замощенной улицы⁶. Благоустройство и санитарные аспекты были тесно переплетены с социальными факторами. В районном делении городов четко прослеживалось расслоение. Позволить себе комфортабельное жилье в центре города, оснащенное удобствами, могли лишь зажиточные слои общества. На окраинах стремительно разрастались районы трущобного типа – «нахаловки», «слободки» и «копай-города». «Самовольно захваченные участки земли заселяются представителями люмпен-пролетариата, обнищавших, непристроенных переселенцев и другой “вольной птицы” – заселяются плотно, застраиваются тесно постройками из всевозможнейшего строительного материала, до рогож, лоскутов от старого ношеного платья включительно», – жаловался в 1911 г. житель Омска⁷. Жилищный кризис был плодотворной почвой для роста социальной ненависти, достигшей обострения в период неудавшейся революции 1905–1907 гг., когда произошли жестокие столкновения в Томске, Красноярске и Иркутске. Символично, что в ходе томских событий разъяренная толпа не упустила возможности разгромить большой особняк городского главы Алексея Макушина, да так, что дом пришлось реконструировать.

⁶ Города России в 1910 году. СПб., 1914. С. 1078.

⁷ *Ник-ич* А. Омск. (Наши нахаловки) // Сибирская жизнь. 1911. 29 сент.



Красноярск. Слобода Нахаловка. Почтовая карточка 1900-х

На этом фоне в Сибири появляются первые архитектурные и градостроительные проекты с ярко выраженной реформистской направленностью. Начало было положено в 1910-е гг. попытками создания «домов дешевых квартир» для малоимущих и бедствующих горожан. Инициатором постройки такого дома в Омске был городской голова Василий Морозов. По его замыслу здание должно было состоять из множества небольших однокомнатных квартир, биб-

блиотеки-читальни и кухни для выдачи готовых блюд⁸, т. е. являлось прообразом дома-коммуны. Гражданский инженер Илиодор Хворинов выполнил проект, но городская дума отказалась финансировать строительство. В Томске эту идею дома дешевых квартир отстаивал видный в то время санитарный врач Петр Мультановский, а в Чите даже было организовано Общество дешевых квартир⁹.



Сибирь. Г. Томск. Технологический институт.
Разстояние отъ С.-Петербурга 4.284 версты.

Siberia. Tomsk. The Technological institut.
The distance from St. Petersburg 4.284 vershs.

Главный корпус Томского технологического инсти-

⁸ Доклад городского головы В. А. Морозова о необходимости устройства в гор. Омске дома для дешевых квартир // Вестник Омского городского управления. 1911. № 42. С. 8–9.

⁹ См.: По Сибири // Сибирская жизнь. 1912. 18 нояб.; Из газет // Там же. 1913. 27 янв.; Мультановский П. Городские вопросы // Там же. 1914. 18 марта.

туда. Почтовая карточка 1900-х

Творческие поиски тех лет в определенной степени были связаны с мировоззренческой платформой областничества – движения за автономию Сибири. Областники инициировали всестороннее изучение культурной и экономической специфики региона, которое было нацелено на преодоление несправедливого отставания от метрополии; благодаря им начался подъем общественной жизни. Лидер областничества, знаменитый ученый и, как его называли современники, «сибирский дедушка» Григорий Николаевич Потанин не оставил каких-либо специальных работ, посвященных архитектуре, хотя живо интересовался изобразительным искусством. Его не беспокоили проблемы расселения, планировки или жилищного строительства. В то же время Потанин много писал о развитии сибирских городов. Он отмечал, что именно города являются центрами умственной и культурной жизни, только они могут воспринимать «лучи света, идущие с Запада»¹⁰. Природно-климатические условия региона, по словам Потанина, предопределили многие аспекты жизни его обитателей, в том числе некоторые архитектурные предпочтения. «Сибиряки привыкли к яркому свету своего солнца и любят солнцепек; деревянные дома в Иркутске и Томске поражают своим обилием окон; простенки между

¹⁰ Потанин Г. Н. Города Сибири // Сибирь, ее современное состояние и нужды: сб. статей. СПб., 1908. С. 234.

окнами уже самих окон – типическая черта томских и иркутских деревянных построек; новые люди в Сибири, пришедшие из-за Урала, протестуют против этого солнцепоклонничества туземцев...»¹¹ Годы спустя эта особенность будет доведена до абсолюта в работах сибирских архитекторов-конструктивистов.



Доходный дом Деева в Томске (архитектор Андрей Лангер). Барельефы с изображениями белок – пример поисков самобытного регионального стиля в ключе модерна. 2019. Фото Натальи Труновой

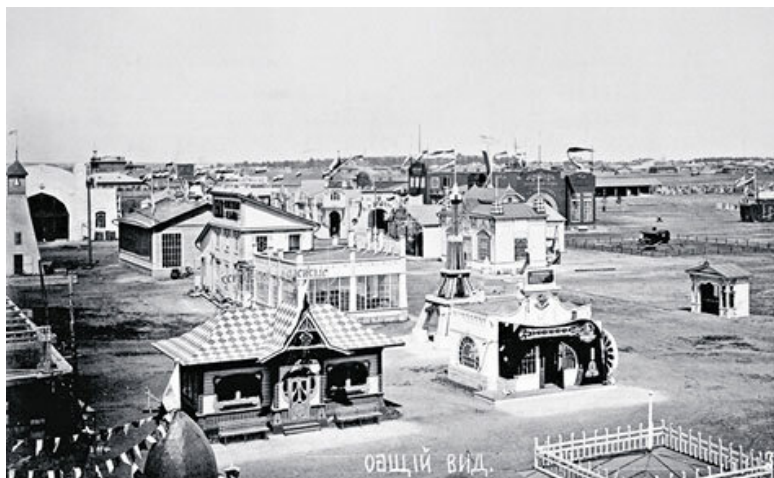
¹¹ Потанин Г. Н. Нужды Сибири // Сибирь, ее современное состояние и нужды: сб. статей. СПб., 1908. С. 264–265.



Томск. Оформление наличника в «сибирском стиле». 2024. Фото автора

На протяжении 1910-х гг. под влиянием идей областничества и эстетики модерна велись активные поиски «сибирского стиля». Известные мастера тех лет (Андрей Лангер, Товий Фишель, Викентий Оржешко) использовали образы или орнаментальные мотивы, отсылавшие к местной природе и культуре. Летом 1911 г. в Омске открылась Первая Западно-Сибирская сельскохозяйственная, лесная и торгово-промышленная выставка – масштабная презентация новейших достижений региона. Для сибирских архитекторов и их коллег, приглашенных из Европейской России, эта выставка стала плацдармом для реализации самых смелых фантазий. Концепция экспозиционного пространства разрабатывалась под руководством талантливого красноярского зодчего Леонида Чернышева. Обширная территория – 27 десятин (около 29,5 га) – была застроена разнообразными сооружениями, выполненными из традиционного материала – дерева. Монументальный главный павильон был решен в стиле модерн, научный павильон достоверно воспроизводил древнеегипетский храм со сфинксами и обелисками, а машинный павильон напоминал синтез средневекового замка с юрточными жилищами коренных народов Сибири. Программа строительства включала среди прочего театр в мавританском стиле, павильон винодельни барона Штейнгеля в виде

пещерного грота и павильон Переселенческой лесной организации, который представлял собой огромный ствол березы со входом-дуплом. На одной из площадей выставки возвышалась копия Эйфелевой башни, собранная ни много ни мало из эмалированных тазов и ведер фирмы «Калашников и сыновья». Омская выставка 1911 г. продемонстрировала незаурядные способности местных архитекторов и инженеров, что было отмечено прессой, однако ее художественный плюрализм не повлиял на формирование единого «сибирского стиля» (наподобие национального романтизма в Финляндии).



Панорама Первой Западно-Сибирской выставки. На переднем плане – павильон компании «Зингер»,

стилизованный под швейную машину. За ним – реплика Эйфелевой башни из ведер и тазов. 1911. *ОГИК музей*

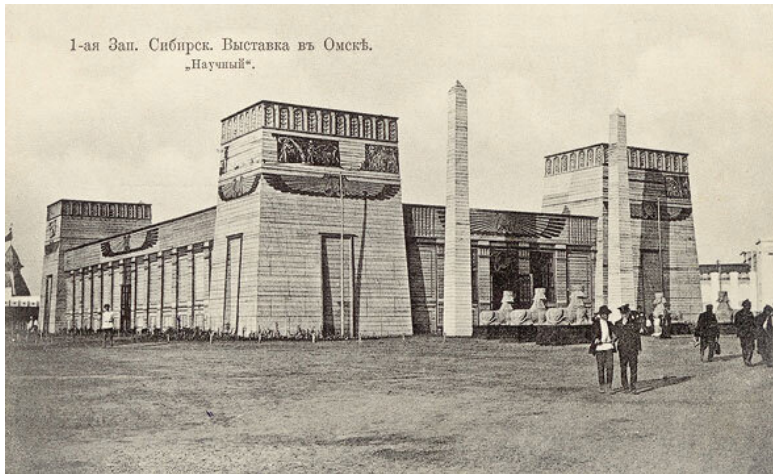


Машинный павильон Первой Западно-Сибирской выставки представлял собой деревянное строение с арками и башнями, увенчанными ажурными металлическими куполами. 1911. *ОГИК музей*

Надо сказать, что как в дореволюционный период, так и в раннесоветские годы архитектурное сообщество в Сибири оставалось разрозненным. В отличие от Европейской России, в сибирских городах не было ни профессиональных архитектурных обществ (наподобие Московского архитектур-

ного общества – МАО или Общества архитекторов-художников – ОАХ в Санкт-Петербурге), ни творческих группировок, ни специальных периодических изданий. Впрочем, некоторые зодчие состояли в художественных союзах. Так, архитекторы Андрей Крячков, Константин Лыгин, Викентий Оржешко и Товий Фишель были в числе учредителей Томского общества любителей художеств, основанного в 1909 г. Тогда же в Томске было образовано Общество сибирских инженеров (ОСИ), которое объединило более 100 представителей региональной научно-технической интеллигенции – инженеров-путейцев, горных инженеров, металлургов, механиков и др. В нем состояли архитекторы Андрей Крячков, Федор Рамман, Павел Парамонов. ОСИ не имело какой-либо творческой платформы, основное внимание оно уделяло техническим исследованиям и решению конкретных инженерных задач; лишь изредка в журнале общества затрагивались проблемы сибирского градостроительства.

1-ая Зап. Сибирск. Выставка въ Омскѣ.
„Научный“.



Научный павильон Первой Западно-Сибирской выставки в Омске. 1911. Почтовая карточка

Интересный концептуальный вклад в развитие сибирских социально-архитектурных экспериментов внес Алексей Капитонович Гастев. В начале 1920-х гг. он получил известность как литератор, теоретик научной организации труда и основатель Центрального института труда в Москве. До этого Гастев был обычным политическим ссыльным, которого отправили отбывать срок за революционную деятельность на север Сибири, в Нарымский край. В 1916 г. он опубликовал в красноярском альманахе эссе «Экспресс (Сибирская фантазия)» (см. приложения), в котором изобразил отдаленное будущее сибирских городов на стыке утопии и антиутопии.



Зиновий Толкачев. Портрет Алексея Гастева. Нача-

Проезжая на молниеносном поезде-экспрессе сквозь всю Сибирь к Берингову проливу, рассказчик видит, как в Кургане возвышается огромный Народный дом, занимающий четыре квартала, со сплошным остеклением фасадов, встроенной железнодорожной линией и гигантским маяком. На месте Новониколаевска у Гастева растет промышленный Сталь-город, в котором «частные здания идут квадратными кварталами: их плоские крыши соединены в одну площадь и образуют роскошный зеленый сад». Совсем футуристично выглядит Иркутск: над ним парят воздушные платформы монопольных корпораций и синдикатов. Расположенный в зоне вечной мерзлоты Якутск и вовсе становится «не городом, а сказкой», крупнейшим лесоперерабатывающим центром; все дома здесь сделаны из специально обработанных бумажных листов¹².

Гастев предсказал целый ряд явлений и процессов, сбывшихся в Сибири в течение последующих десятилетий: от популярности архитектуры конструктивизма и распространения больших сельскохозяйственных комбайнов до строительства гидроэлектростанций и форсированного освоения северных районов. Сам того не зная, нарымский ссыльнопоселенец предоставил архитекторам и градостроителям заме-

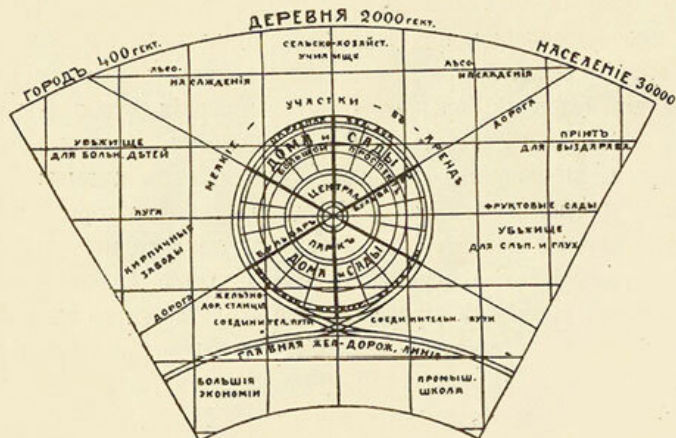
¹² См.: Дозоров [Гастев А. К.]. Экспресс (Сибирская фантазия) // Сибирские записки. 1916. № 1. С. 3–12.

чательный источник вдохновения, не утративший актуальности и по сей день.

Первая мировая война, революция 1917 г. и Гражданская война остановили крупные стройки в Сибири, равно как и в европейской части России. Не были возведены или остались незавершенными большие общественные сооружения, на долгие годы пришлось отложить реализацию важных инфраструктурных проектов (Туркестано-Сибирская магистраль, трамвайные сети в Томске, Омске и Новониколаевске, гужевой мост через реку Ангару в Иркутске). Сильнее всего пострадало жилищное строительство. Но, несмотря на это, обращение сибирских зодчих к социально-архитектурным темам не прерывалось и не зависело от политических пертурбаций, о чем свидетельствует событийно насыщенная история проектирования городов-садов. Многие из таких поселений задумывались в 1918–1922 гг. – пожалуй, самый тяжелый для сибиряков период.

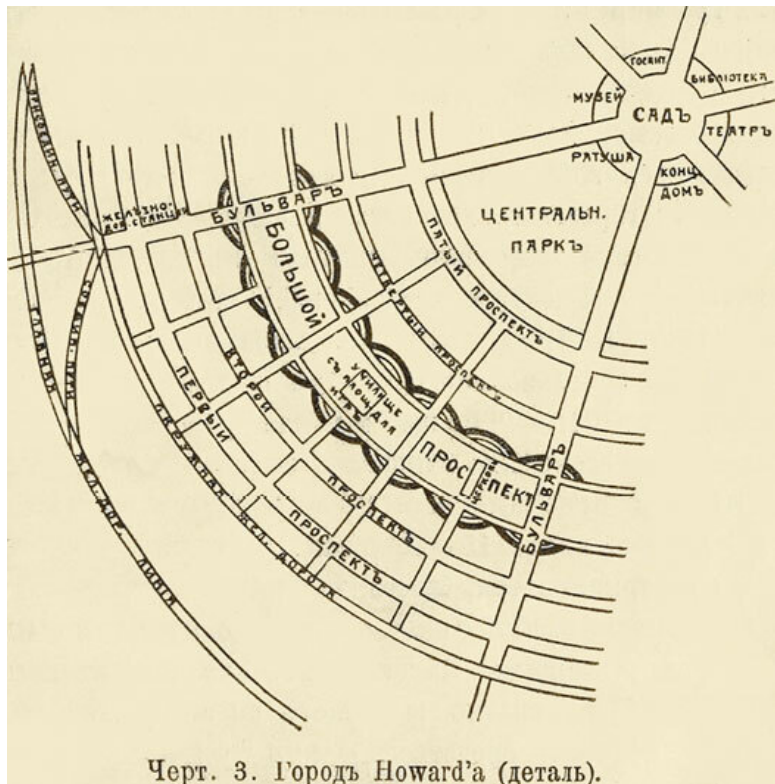
1.2. Города-сады в сибирском градостроительстве 1910–1920-х гг

Градостроительной концепцией, которая господствовала в Сибири на протяжении почти пятнадцати лет (1916–1930) и сильно влияла не только на архитектурную, но и на общественную жизнь региона, была идея города-сада. Ее выдвинул в самом конце XIX в. британский социальный теоретик Эбенизер Говард, считавший, что современные города непригодны для проживания из-за перенаселенности, и в этом видевший истоки множества несчастий. Предложенная Говардом модель поселения отличалась четким функциональным зонированием, обилием озелененных общественных пространств (парков, скверов, бульваров, площадей), малоэтажной типовой застройкой, автономным принципом организации и самоуправления. Город-сад делился на административно-торговый центр с центральным парком, жилую зону и периферийную промышленную территорию, что позволяло соблюдать хорошие санитарно-гигиенические условия.



Черт. 2. Городъ Howard'a (общее расположеніе).

Эбенизер Говард. Общее расположение города-сада в системе расселения. Из книги Арнольда Енша «Города-сады. Города будущего» (1910)



Черт. 3. Городъ Howard'a (деталь).

Эбенизер Говард. Теоретическая схема города-сада. Из книги Арнольда Енша «Города-сады. Города будущего» (1910)

Свои предложения Говард подробно изложил в нашедшей книге «Завтра: мирный путь к настоящей реформе»

ме» (To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform), впоследствии переизданной под названием «Города-сады завтрашнего дня» (Garden Cities of To-morrow). Текстовая часть книги сопровождалась схемами-диаграммами, изображавшими город-сад в виде поселения с идеальной радиально-кольцевой планировкой. Эти диаграммы были восприняты русскими архитекторами буквально, т. е. как готовый градостроительный проект¹³. Именно поэтому многие отечественные планы городов-садов имеют строго геометрическую круговую структуру с лучевыми магистралями, в то время как на Западе, особенно в англо-американском градостроительстве, чаще использовалась более свободная планировка с криволинейными улицами.

В предисловии к русскому изданию своей книги (вышла в 1911 г.) Говард отметил:

«Я твердо надеюсь, что Россия с ее огромными пространствами малозаселенной земли будет долго служить ареной для серии действительно блестящих экспериментов в области планомерного городского строительства»¹⁴.

Надо сказать, что говардовские идеи удачно сочетались с рассуждениями Льва Толстого и Петра Кропоткина (послед-

¹³ Невзгодин И. В. Магнитогорск и Новокузнецк: архитектурно-градостроительные поиски концепции соцгорода // Социалистический город и социокультурные аспекты урбанизации. Магнитогорск, 2010. С. 332.

¹⁴ Говард Э. Города будущего / пер. с англ. А. Ю. Блох. СПб., 1911. С. I.

ний, к слову, несколько лет служил офицером в Сибири) о мирном, постепенном преобразовании общества, равно как и со взглядами областников. Неслучайно одна из книг, посвященных идее города-сада, была озаглавлена «Социализм без политики»¹⁵.

В 1910 г. вопросы создания городов-садов вошли в программу Первого Всероссийского съезда деятелей и специалистов по городскому благоустройству в Одессе. Уже в середине десятилетия на всем пространстве Российской империи – от Риги до Владивостока – шел процесс проектирования городов-садов, пригородов-садов, курортов-садов и даже отдельных кварталов-садов. Некоторые из них более или менее соответствовали требованиям Говарда, другие представляли собой примитивные интерпретации.

Что касается Сибири, то здесь идея города-сада получила распространение с незначительным отставанием от Европейской России. Иногда местные специалисты брали ее на вооружение, ссылаясь на отсутствие благоустройства и озеленения. Так, по данным на 1910 г., сады занимали в городах региона менее 1 % городской площади (не считая Ачинска, Тюкалинска и Иркутска, где процент был немного выше)¹⁶. Другие воспринимали идею города-сада в более широком смысле – как идею социального переустройства, кото-

¹⁵ См.: *Дадонов В.* Социализм без политики. Города-сады будущего в настоящем. М., 1913.

¹⁶ Города России в 1910 году. СПб., 1914. С. 1078.

рая позволила бы смягчить жилищную нужду и создать комфортные, безопасные, имеющие эстетически цельный облик поселения. Архитекторы, инженеры и общественные деятели были уверены, что «в России и <в> особенности Сибири, которая, можно сказать, только что обзаводится каменными городами и где горимость велика, вполне возможно заново перестроить и вновь выстроить по плану “городов-садов” целый ряд городов»¹⁷. Железнодорожный служащий Иван Яницкий, говоря об идее создания пригорода-сада близ Томска, даже отметил, что это будет соответствовать «преднамерениям Державного Строителя Сибирской магистрали», т. е. императора¹⁸.

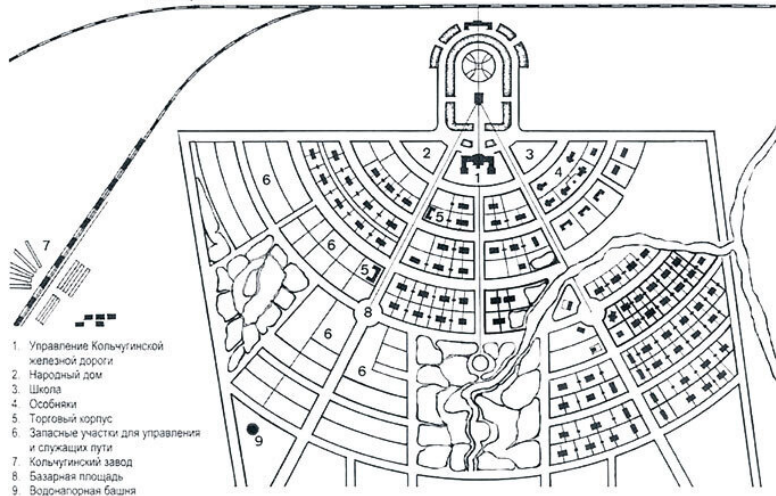
Страна городов-садов: новые поселения Кольчугинской железной дороги

Настоящим полем экспериментов в области проектирования городов-садов стал Кузнецкий уезд Томской губернии. В 1910-х гг. эта тихая аграрная местность начала превращаться в важный промышленный район благодаря деятельности двух связанных между собой компаний – Общества Кольчугинской железной дороги и Кузнецкого камен-

¹⁷ Обыватель. Дневник обывателя (жилищный вопрос) // Утро Сибири. 1913. 19 мая.

¹⁸ Яницкий И. Где быть зданию управления Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. 1914. 21 янв.

ноугольного и металлургического акционерного общества («Копикуз»). Формирование новых индустриальных центров Кузнецкого бассейна сопровождалось притоком рабочих – вчерашних крестьян из соседних уездов Томской губернии и других регионов империи. В 1915 г. Общество Кольчугинской железной дороги получило разрешение на постройку линий Кольчугино – Кузнецк и Кузнецк – Тельбесское железорудное месторождение. Столь масштабное строительство не мыслилось без создания жилья для будущего многочисленного персонала. Новые поселения при железнодорожных станциях предполагалось возводить по принципу городов-садов. Главным проектировщиком был назначен гражданский инженер, преподаватель Томского технологического института Андрей Крячков, для которого эта должность стала первым серьезным опытом в области градостроительства.



**Андрей Крячков. Проект планировки города-сада
Кузнецка. 1916. МИАС им. С.Н. Баландина**



Андрей Крячков. Проект здания управления Кольчугинской железной дороги в Кузнецке (перспектива). 1916. МИАС им. С.Н. Баландина

В 1916 г. Крячкову поручили проектирование города-сада при станции Кузнецк, размещенной на противоположном берегу от одноименного уездного города на реке Томи. Крячков спланировал небольшое, компактное поселение по радиально-кольцевой схеме с тремя основными лучами, сходящимися к привокзальной площади. Схема планировки была заимствована из проекта города-сада при станции Прозоровская Московско-Казанской железной дороги (архитектор Владимир Семёнов; 1912 г.), который, в свою очередь,

основывался на диаграмме № 3 из книги Говарда¹⁹. Для жителей города-сада Кузнецка были запроектированы различные типы домов (для семейных и холостых, одно- и двухэтажные). На привокзальной площади отводилось место для монументального здания управления Кольчугинской железной дороги, выдержанного в формах неоклассицизма. Помимо него, в поселке были запроектированы церковь, народный дом, школа, торговые корпуса.

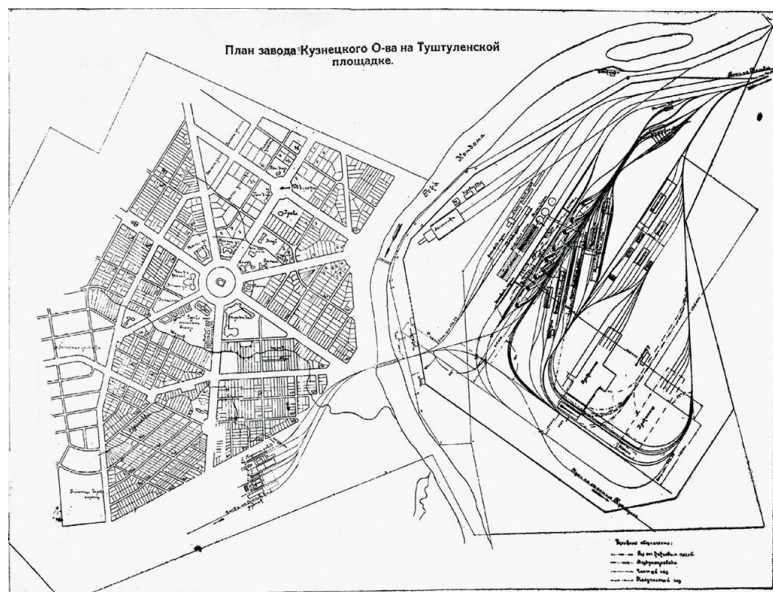
Строительство аналогичного города-сада планировалось и на станции Кольчутино (ныне Ленинск-Кузнецкий). Центром поселения должно было стать здание управления по эксплуатации Кольчугинской железной дороги²⁰. Для управляющего Кольчугинским рудником успели возвести двухэтажный каменный дворец с зимним садом, бильярдной и автомобильным гаражом; холостым шахтерам отводились деревянные рабочие казармы примитивной конфигурации, а семейным – небольшие особняки.

Третий пристанционный город-сад – Туштулен (Шушта-леп) – проектировался южнее Кузнецка, на правом берегу реки Кондомы. На противоположном, левом берегу предполагался металлургический завод «Копикуза» (должен был заработать к 1920–1922 гг.). Город Туштулен, таким образом, должен был стать поселением и для железнодорожных служащих, и для заводских рабочих. Его планировка

¹⁹ Невзгодин И. В. Магнитогорск и Новокузнецк... С. 332.

²⁰ Город-сад // Сибирская жизнь. 1916. 28 янв.

имела сложную схему, подчиненную особенностям рельефа. Несколько широких улиц-лучей сходились к главной площади, на которой был намечен комплекс общественных построек (церковь, народный дом, клуб, гостиница, почтамт, училищные здания и др.). На другой, второстепенной площади были запроектированы правление завода, особняки для его директора и заместителей. Железнодорожный мост, перекинутый через Кондому, связывал город с заводом.



Фиг. № 4.

Проект планировки города-сада Туштулен и металлургического завода. 1916. Рисунок из книги «Ура-

ло-Кузнецкая проблема» (1926)

Несмотря на трудности Первой мировой войны, подготовка к строительству городов-садов на Кольчугинской железной дороге шла нормальным ходом, однако практически сразу после Февральской революции была свернута. Летом 1917 г. газеты объявили о «ликвидации» города-сада Кольчугино²¹. Возведение Туштулена так и не было начато. Прекратилось и строительство поселка при станции Кузнецк, хотя стихийное поселение рабочих на этом месте сохранило имя Сад-Города еще на целое десятилетие. Постепенно проект Крячкова был совсем забыт, и в 1929 г. корреспондент газеты «Советская Сибирь» недоумевал:

«Этот поселок носит громкое название Сад-город. Почему сад – никто не знает: ни одного деревца <ни> в этом “саду”-городе, ни на совершенно лысой горе, у подножия которой он расположился, при всем старании не найти»²².

Главное отличие кузбасских городов-садов от говардовских образцовых поселений заключалось в том, что в Британии собственником и распорядителем земли выступало городское самоуправление, а в Кузбассе – предприятие. Если бы города Кольчугинской железной дороги были построены, то, скорее всего, стали бы не самостоятельными поселения-

²¹ Хроника // Новая жизнь. 1917. 20 июня.

²² Григорьев Б. Растет Ленинск // Советская Сибирь. 1929. 15 марта.

ми, а придатками заводов и станций, всецело от них зависящими. Так случилось, например, с городами Тайга и Боготол, основанными в самом конце XIX в. при одноименных станциях на Транссибе, – на них возлагались большие надежды, но перешагнуть статус «пристанционных» в последующее время они так и не смогли. В целом же ведомственные города-сады наподобие Туштулена и Кольчугина явились своеобразными предтечами «социалистических городов» 1930-х гг.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.