

DOI 10.24411/9999-001A-2020-10020
УДК 72.03+711.5

М.С. Вельдина¹
Научный руководитель: Н.П. Жури
В.В. Паршуков²
Новосибирский государственный университет
архитектуры, дизайна и искусств имени А.Д. Крячкова
Красный пр-т, д. 38, г. Новосибирск, Россия, 630099
¹mmargarrita8@gmail.com
¹ORCHID: <https://orcid.org/0000-0001-7903-5537>
²vvp.novosib@rambler.ru
²ORCHID: <https://orcid.org/0000-0002-3151-1482>

**Ретроспектива изменения градостроительной взаимосвязи территории
речного порта с началом улицы Гудимовской (Коммунистической)
в Новониколаевске (Новосибирске)**

Аннотация

В период освоения правобережной территории Новосибирска с началом строительства мостового перехода Транссибирской железной дороги через Обь кварталы городской застройки центральной части города имели ограниченный доступ через железнодорожные переезды к участкам грузового и пассажирского порта в Новониколаевске (Новосибирске). Один из переездов в начале ул. Гудимовской (Коммунистической) обеспечивал удобный доступ горожан к территории порта и Сосновской даче, части сохранившегося леса. Участок дачи был благоустроен и превращен в городской сад Александровский — одно из ближайших мест отдыха для горожан центральной части города. Исследование изменения градостроительной взаимосвязи территории речного порта с началом ул. Гудимовской (Коммунистической) охватывает период с 1893 по 1941 г.

Ключевые слова: Новониколаевск, Новосибирск, архитектура, градостроительство, сад Сосновка, городской парк, Транссибирская магистраль

M.S. Veldina¹ (scientific adviser N.P. Zhurin)
V.V. Parshukov²
Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts
Krasnyi Avenue, 38, Novosibirsk, Russia, 630099
¹mmargarrita8@gmail.com
¹ORCHID: <https://orcid.org/0000-0001-7903-5537>
²vvp.novosib@rambler.ru
²ORCHID: <https://orcid.org/0000-0002-3151-1482>

**Retrospective of changes in the river port territory and its connection with
Gudimovskaya (Communisticheskaya) Street in Novonikolaevsk (Novosibirsk)**

Abstract

When the Trans-Siberian Railway bridge across the Ob in Novonikolaevsk (further Novosibirsk) had been constructed, the territory of the right bank of the river began to developed fast, but the blocks of the central part of the city still had limited access through railway crossings to cargo and passenger ports. One of the crossings at the beginning of the Gudimovskaya (Communisticheskaya) Street provided convenient access for citizens to the port and the part of the forest named Sosnovskaya Dacha. These part of the forest plot was soon landscaped and turned into the Aleksandrovsy city garden, which was one of the closest resting places for the citizens of the central part of the city. The study of changes in the urban development of the territory of the river port at the beginning of the street Gudimovskaya (Communisticheskaya) covers the period from 1893 to 1941.

Key words: Novonikolaevsk, Novosibirsk, architecture, urban planning, Sosnovka garden, city park, Trans-Siberian Railway

Введение. Проект строительства мостового перехода Транссибирской железнодорожной магистрали через р. Обь включал, помимо строительства моста, еще возведение небольшого станционного поселка с паровозным депо для обслуживания этого участка дороги. Задачи, поставленные железнодорожным инженерам, не предполагали основание нового города, но сложившиеся социально-экономические условия внесли радикальные изменения в первоначальные планы. В месте строительства моста на правобережной боровой территории близ устья р. Каменки возникло и стало быстро разрастаться новое поселение.

Активное возведение мостового перехода через реку привлекло на участок строительства большое количество разнорабочих, которые приезжали целыми семьями. Острая необходимость в крыше над головой привела к первоначальному хаотичному захвату земли и строительству временных жилищ. Управление Алтайского округа достаточно оперативно взяло ситуацию под контроль. Будущий город получил традиционную на то время прямоугольную разбивку растущего поселения на кварталы и участки [Минина, 2015, с. 147]. План межевания земли не содержал, как это принято в настоящее время, функционального зонирования территории. Авторы плана не могли предвидеть, что город получит большое экономическое развитие [Баландин, 1978, с. 19, с. 41–42]. Жилищно-гражданское строительство упорядочивалось в соответствии с требованиями «Строительного устава». Размещение торговых, промышленных и прочих городских инфраструктурных объектов оставалось стихийным. Город быстро рос. Пристанционный поселок и поселок мостостроителей сомкнулись, а сообщение с приречной территорией и доступ к воде, так необходимой не только для бытовых нужд, но и для тушения пожаров, остались отрезанными железнодорожным полотном Транссиба.

Целью данного исследования является проведение анализа изменения градостроительной взаимосвязи территории в центральной части города Новониколаевска (Новосибирска) в районе начала ул. Гудимовской (Коммунистической) и территории речного порта. Временные рамки охватывает период с момента начала строительства моста (зарождения города) в 1893 г. до размещения на участке Сосновской дачи (Александровского сада — сада Сосновка) в 1941 г. эвакуированного из Московской области химического завода.

Задачи исследования включают:

- рассмотрение условий образования перехода через железнодорожные пути;
- определение взаимосвязи речной территории с центральной частью города;

- выявление роли ул. Гудимовской (Коммунистической) в градостроительной системе центральной части Новониколаевска;
- анализ структурно-функциональной организации исследуемой территории.

Полученные результаты и их обобщение. *Планировочная структура* застройки на правобережье складывалась под влиянием разнообразных факторов. Высокий берег на участке мостового перехода был полностью покрыт густым сосновым бором. Береговая линия ниже устья Каменки была изрезана оврагами и лощинами. К этой части берега сваливался прижим Оби с Кривошековского переката, и река вдоль берега имела существенные глубины судоходного фарватера, что было удобно для организации здесь причалов. К строительной площадке со стороны будущей железнодорожной станции была проложена ветка к месту перевалки грузов с водного и железнодорожного транспорта. Доступ к прибрежной территории, отрезанной с востока железной дорогой, с севера оврагами и портовой веткой, осуществлялся с юга под береговым пролетом моста рядом с устьем р. Каменки. Следующий переезд железнодорожного полотна со стороны сложившейся в поселке мостостроителей первой ярмарочной площади в начале Николаевского (Красного) проспекта к причалам на берегу был устроен в месте окончания предмостной насыпи и начала выемки грунта для полотна дороги [Новокошинов, 2013, с. 19]. Этот переезд использовался для въезда и прохода на ул. Фабричную до 1950-х гг. В настоящее время здесь остался только пешеходный переход. Третий переезд в створе ул. Гудимовской (далее — Гудимовский переезд) был предопределен высотным положением полотна Транссиба. Эту особенность авторы отмечали в предыдущем исследовании ул. Коммунистической: *«По плану межевания центральной части один из перекрестков в начале двух взаимно перпендикулярных улиц пришелся на участок, где в одном уровне расположились проезды улиц и земляное полотно Транссибирской магистрали, поднявшееся из глубокой выемки после мостового перехода»* [Вельдина, Паршуков, 2019, с. 341]. Далее в северном направлении рельеф опускался к Михайловскому логу, где во время строительства железнодорожной станции под путями была заложена водопропускная труба, которую использовали для проезда — это четвертый путь выхода с территорий застройки к реке (ил. 1). Немного севернее в 1913 г. был построен проездной тоннель, заменивший малогабаритную трубу. В это же время, при строительстве железной дороги алтайского направления, появляется еще один выход к портовой части города по Спартакoвскому мосту — путепроводу в створе ул. Спасской (Спартакa).

Итак, территории в начальный период

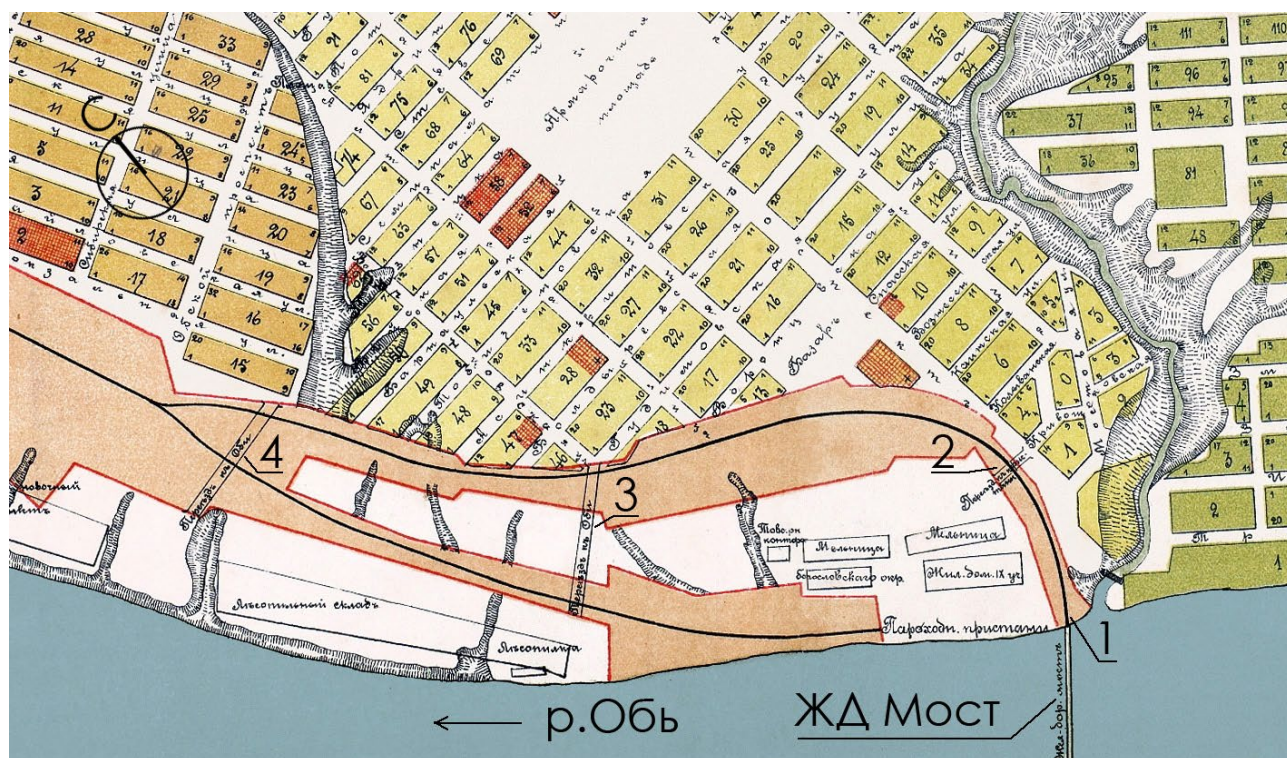
существования ул. Фабричной имели ограниченную транспортно-пешеходную доступность с кварталами застройки центральной части города. Кроме этого, сама ул. Фабричная заканчивалась Гудимовским переездом и далее вдоль лесопильных заводов и железнодорожной ветки не было обустроенного проезда через лог к ул. Владимирской и тоннелю под южным концом станции Обь (Новосибирск-Главный).

Функциональная организация территорий города, связанных через Гудимовский переезд, была в большей мере различной, но дополнявшей друг друга.

Береговая портовая часть, технологически связанная с Транссибирской магистралью железнодорожной веткой, превратилась в крупный торгово-распределительный центр. «Развитие железнодорожного узла стимулировало быстрый рост судоходства на Оби. Пристань Новониколаевска была расположена на среднем плесе реки, стоящем на первом месте в азиатской части России по оживленности грузового и пассажирского движения, и являлась почти исключительно начальным или конечным пунктом водных перевозок» [Баландин, 1978, с.

28]. Вдоль берега расположились склады и причалы грузовых и пассажирских перевозок, ниже лесопильные заводы. На участках вдоль железнодорожной ветки были построены мельницы и предприятия по переработке зерна [Новокшенов, 2013, с. 54–55]. Некоторые участки по ул. Фабричной были заняты жилой застройкой. Широкая полоса соснового леса вдоль Транссибирской магистрали, так называемая Сосновская дача, была сохранена.

С восточной стороны от Транссиба вплотную к границе отвода дороги на размежеванных квартальных участках богатые горожане и зажиточные купцы построили дорогие и даже роскошные особняки. В ближайших к Гудимовскому переезду кварталах предприимчивые горожане заводили в своих усадьбах торговые лавки, мебелированные комнаты и гостиницы, питейные заведения и прочие подобные предприятия для обслуживания прибывающих водным путем коммивояжеров и прочих гостей города. Самые известные постройки ул. Гудимовской были описаны авторами в предыдущей статье [Вельдина, Паршуков, 2019, с. 340–345]. Отметим, что на этой улице и



Ил. 1. Фрагмент плана г. Новониколаевска, 1906 г. Типография Макушина, г. Томск (<http://map.etomesto.ru/base/54/1906novosibirsk.jpg>). Цифрами показаны места проездов к береговой территории р. Оби: 1 — под береговым пролетом железнодорожного моста; 2 — в одном уровне через полотно железной дороги; 3 — в одном уровне через полотно железной дороги в начале ул. Гудимовской (Коммунистической); 4 — водопропускной тоннель под Транссибирской железной дорогой

Fg. 1. A fragment of the plan of Novo-Nikolaevsk, 1906. Makushin Printing House, Tomsk (<http://map.etomesto.ru/base/54/1906novosibirsk.jpg>). The numbers indicate the places of access to the coastal territory of the Ob River: 1 — under the coastal span of the railway bridge; 2 — at one level through the railroad track; 3 — at one level through the railroad track at the beginning of Gudimovskaya (Communisticheskaya) Street; 4 — culvert under the Trans-Siberian Railway

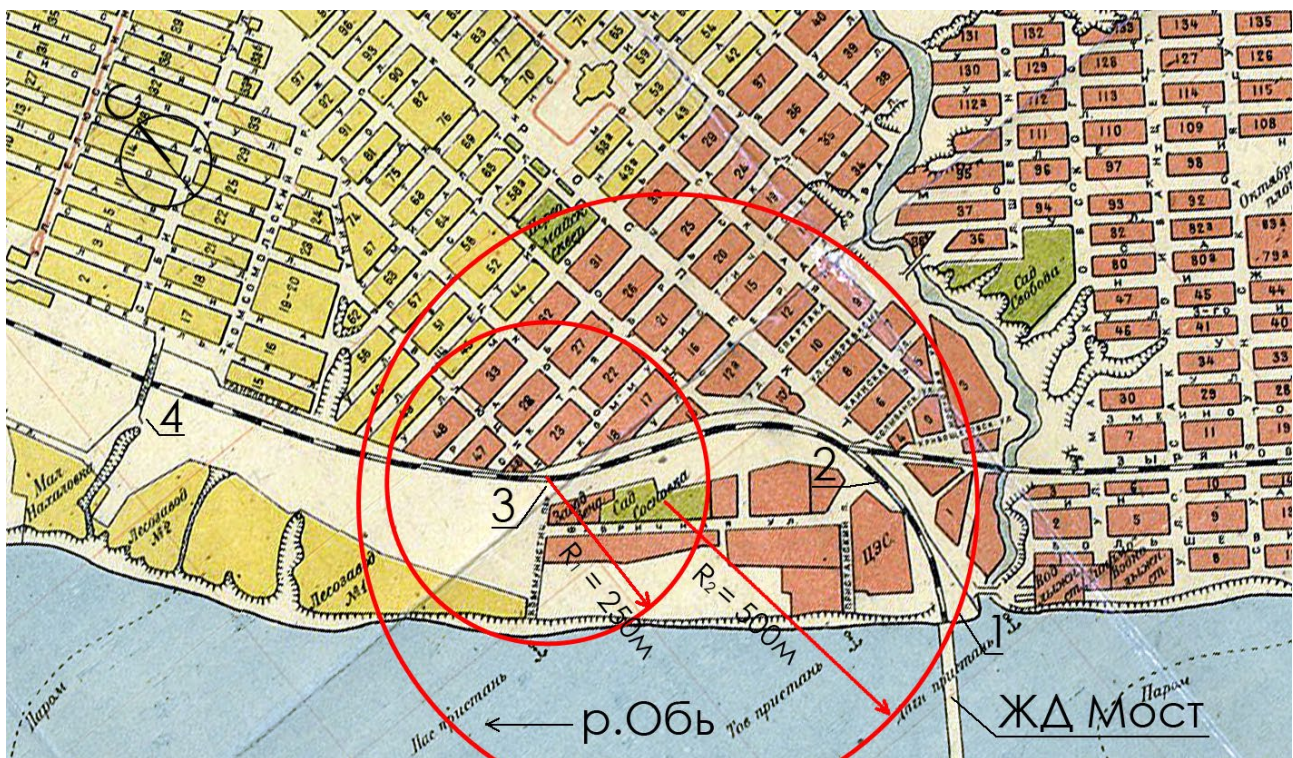
примыкавших к ней кварталах были построены одни из крупных городских объектов: гостиницы «Метрополь» и «Метрополитен», Сибирский торговый банк (один из первых банков города), особняк одного из богатейших жителей города купца Кагана, городская почтово-телеграфная контора и др. [Новокшенов, 2013, с. 63].

Важное значение рассматриваемой территории и связывающих сообщение с ней улиц (Гудимовской, Фабричной, переездов с Николаевского (Красного) пр-та и Гудимовского переезда через Транссиб) прослеживается в решении Новониколаевской городской думы, принятом в конце 1911 г., о мощении основных городских улиц, в которое попали все перечисленные выше [ГАНУ, Ф. Д-9. Оп. 1. Д. 61. С. 252].

Таким образом, если применить современные термины, промышленно-логистический комплекс портовой части дополнялся предприятиями сферы услуг, расположенными в кварталах центральной части города. Связь этих двух функциональных зон в основном осуществлялась через переезд в начале ул. Гудимовской (Коммунистиче-

ской). Это предопределило важное значение улицы в градостроительной системе города.

Сад Сосновка — сохранившийся лесной оазис — долгие десятилетия служил горожанам привлекательным местом отдыха и проведения досуга. Участок леса, расположенный с западной стороны от Транссибирской магистрали, был ей отрезан от плотно заселенной центральной части города. Учитывая, что вся территория правобережья принадлежала Кабинету Его Императорского Величества, местным чиновникам хватило решимости не пустить лес под топор, даже упустив выгоду пополнения казны. В дальнейшем территория была благоустроена и в 1912 г. преобразована для отдыха и увеселения горожан в городской парк — Александровский сад, который был назван в честь Александра III (все-таки эти земли принадлежали ему). Несмотря на это, в обиходе использовалось народное название «Сосновка». Жителей ул. Фабричной было не так много, соответственно основная масса посетителей сада попадала на его территорию через Гудимовский переезд, а в даль-



Ил. 2. Фрагмент плана г. Новосибирска Запсибкрая, 1935 г. Картолитография отд. Землеустройства и Мелиорации ЗСКЗУ, г. Томск (<http://map.etomesto.ru/base/54/1935novosibirsk.jpg>).

На плане не показана железнодорожная ветка к пассажирской пристани. Цифрами показаны места проездов к береговой территории р. Оби. Радиус 250 м — доступность от переезда до пассажирской пристани.

Радиус 500 м — зоны комфортной доступности территории сада Сосновка

Fg. 2. A fragment of the Novosibirsk plan, the regional center of Zapsibkray, 1935. Cartographic lithography of the Department of Land Management and Land Reclamation of the West Siberian Territory, Tomsk (<http://map.etomesto.ru/base/54/1935novosibirsk.jpg>). The plan doesn't show the railway line to the passenger pier. The numbers indicate the places of access to the coastal territory of the Ob River. Radius 250 m — accessibility from the crossing to the passenger marina. Radius 500 m — zones of comfortable accessibility of the territory of the Sosnovka garden

нейшем еще и через виадук по ул. Спартака (Спасской).

Революционные изменения, происходившие с начала 1920-х гг., после окончания Гражданской войны, значительно трансформировали облик города. Отметим, что описанные выше планировочная структура и функциональная организация рассматриваемой территории в основном сохранялась еще два десятилетия. Вместе с развитием города развивались территория порта и промышленные предприятия на ул. Фабричной. В начале улицы рядом с железнодорожным мостом была построена первая городская теплоэлектростанция, участок которой перекрыл проезд под береговым пролетом моста. Расширился грузовой порт. Пассажиры пристани переместились ниже по реке к Чернышевскому спуску, ближе к железнодорожному вокзалу Новосибирск-Главный. В кварталах по ул. Коммунистической (Гудимовской) вместо одно-двухэтажных домов выросли многоэтажные многоквартирные дома жилищных кооперативов и государственных учреждений. На углу ул. Коммунистической и Революции в 1925 г. было построено здание Западно-Сибирского отделения конторы ОГИЗ в конструктивистском стиле с отступом главного фасада от линии застройки квартала, с учетом расширения перекрестка перед переездом. Предприимчивость территории речного порта была утрачена: вся деловая активность перешла в руки государства. Жители кварталов центральной части города пользовались переездом через Транссиб в большей мере для посещения Александровского сада. Его тоже затронули изменения. Первое — в рамках требований увековечения памяти героев новой власти, сад был переименован в честь участника Гражданской войны, революционера-большевика А.И. Петухова. Также в честь него здание, построенное в саду купцом Туркиным в 1905 г., было приспособлено под клуб им. Петухова. В 1921 г. в саду строится здание клуба им. Петухова с залом на 250 мест. В 1930-е гг. на территории сада работали танцевальная площадка, летний театр с киноустановкой, фонтан, буфет, киоски. Возможно, это название осталось в официальных документах, на плане города 1935 г., в заметках и объявлениях газеты «Советская Сибирь» парк именовался привычно по-старому — сад Сосновка (ил. 2).

В 1932 г. городской совет принял постановление по генеральной схеме планировки и развития Новосибирска, которая разрабатывалась группой специалистов московского Гипрогора с 1930 г. [Новосибирск. История генеральных..., 2007, с. 62]. В материалах развития города предусматривались: перепланировка территории речного порта; вынос части промышленных предприятий на

новые площадки левобережья; строительство нового пассажирского речного вокзала для дальнего следования в створе переезда Транссиба с ул. Коммунистической; превращение улицы и переезда в магистраль смешанного движения с конечной площадкой перед зданием вокзала; строительство в саду Сосновка нового клубного здания [Новосибирск. История генеральных..., 2007, с. 97, 148, 208, 201]. Это лишь небольшой перечень изменений, которые планировалось осуществить до 1937 г. Реализация этих планов существенно изменила бы функциональную и планировочную структуры рассматриваемой территории. Город получил бы выход к акватории Оби, к новому речному вокзалу и участкам жилой застройки. На фрагменте плана города 1935 г. авторы показали радиус доступности от переезда через железную дорогу до пассажирской пристани и радиус зоны комфортной доступности территории сада Сосновка (ил. 2).

Крушение планов по изменению планировочной структуры и функционального назначения территории произошли в 1941 г. С началом Отечественной войны на территории города было размещено значительное число эвакуированных из западных областей промышленных предприятий. Площадки для их размещения, как правило, выбирались рядом с существующими железнодорожными путями. Вся территория, включая полностью участок сада Сосновка, от Спартаковского моста до переезда с ул. Коммунистической была занята эвакуированным из Московской области химическим заводом. Размещение завода с вредным производством полностью изменило состав и назначение рассматриваемой территории. Сохранившийся переезд в начале ул. Коммунистической утратил значимую привлекательность для горожан.

Выводы. Градостроительная взаимосвязь территории речного порта с началом ул. Гудимовской (Коммунистической) в городе Новониколаевске (Новосибирске) в рамках рассматриваемого периода с 1893 по 1941 г. претерпела значительные изменения. В период первоначального освоения правобережной территории рассматриваемая часть города занимала значимое место в градостроительной системе. Переезд через железнодорожные пути Транссибирской магистрали был неким контрапунктом в центральном ядре поселения, связывающим в целое его разнохарактерные части. Эта связь давала преимущества в развитии прилегающим территориям. Промышленная приречная зона получила специализацию по переработке зерна (крупчатые и мукомольные предприятия), привозимого по водному пути с Алтая. Здесь осуществлялась перевалка грузов с водного на железнодорожный транспорт. Предприимчивое купечество

селилось в роскошных особняках на участках по Гудимовской и ближайшим улицам, в этих кварталах размещались банки, почтово-телеграфная контора, доходные дома, гостиницы и т.п. Участок соснового бора, превращенный в городской парк, предоставлял увеселительные услуги горожанам и гостям города. В конце рассматриваемого периода в 1941 г. планы развития территории, разрабатывавшиеся в 1930-х гг., были нарушены, многие функции взаимосвязи застройки центральной и портовой частей города были утрачены.

Материал передан в редакцию 1 июля 2020 г.

Список литературы

1. Баландин С.Н. Новосибирск. История градостроительства 1893–1945 гг. — Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1978. — 133 с.
2. Вельдина М.С., Паршуков В.В. Архитектурно-пространственный анализ ул. Гудимовской (Коммунистической) в г. Новониколаевске (Новосибирске) на период 1893–1920 годов // Баландинские чтения: сборник статей научных чтений памяти С.Н. Баландина. — Т. XIV. — Новосибирск: Новосиб. гос. ун-т архитектуры, дизайна и искусств, 2019. — С. 340–345.
3. Минина Н.А. Образование города Новониколаевска: Землеустройство в 1893–1895 гг. // Вестник Томского государственного университета. — 2015. — № 397. — С. 147–153.
4. Новокшенов С.М. Градостроительное развитие города Ново-Николаевска (Новосибирска) с 1893 по 1917 годы. — Новосибирск: ГАУ НСО НПЦ, 2013. — 148 с.
5. Новосибирск. История генеральных планов в документах. — Новосибирск: Новосибир. кн. изд-во, 2007. — 440 с.

References

1. Balandin S.N. Novosibirsk. Istorija gradostroitel'stva 1893–1945 gg. [Novosibirsk. The history of urban planning 1893–1945]. Novosibirsk: Zapadno-Sibirskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1978. 133 pp. (In Russ.)
2. Minina N.A., Obrazovanie goroda Novonikolaevska: Zemleustrojstvo v 1893–1895 gg. [The origin of Novonikolaevsk: Land planning from 1893 to 1895]. In: Tomsk State University Journal. 2015. № 397. Pp. 147–153. (In Russ.)
3. Novokshonov S.M. Gradostroitel'noe razvitie goroda Novo-Nikolaevska (Novosibirska) s 1893 po 1917 gody [Urban development of the city of Novo-Nikolaevsk (Novosibirsk) from 1893 to 1917]. Novosibirsk: Scientific and Production Center for Preservation of Objects of Historical and Cultural Heritage of Novosibirsk

Region, 2013. 148 p. (In Russ.)

4. Novosibirsk. Istorija general'nyh planov v dokumentah [Novosibirsk. History of master plans in documents]. Novosibirsk: Novosibirskoe knizhnoe izdatel'stvo, 2007. 440 p. (In Russ.)

5. Vel'dina M.S., Parshukov V.V. Arhitekturno-prostranstvennyj analiz ul. Gudimovskoj (Kommunisticheskoy) v Novonikolaevske (Novosibirske) na period 1893–1920 godov [Architectural and spatial analysis of the Gudimovskaya (Kommunisticheskaya) Street in the city of Novonikolayevsk (Novosibirsk) in the period of 1893–1920]. In: Balandinskie chtenija, sbornik statej nauchnyh chtenij pamjati S.N. Balandina. Vol. 14. Novosibirsk: Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts, 2019. Pp. 340–345. (In Russ.)

Список источников

ГАО. Ф. Д-97. Оп. 1. Д. 61. С. 252.

Список сокращений

ГАО — Государственный архив Новосибирской области

ГАУ НСО НПЦ — Государственное автономное учреждение Новосибирской области «Научно-производственный центр по сохранению историко-культурного наследия Новосибирской области»

Гипрогор — Государственный институт по проектированию городов, Москва

ЗапСибкрай — Западно-Сибирский край
ЗСКЗУ — Западно-Сибирское краевое земельное управление

ОГИЗ РСФСР — Объединение государственных издательств Российской Советской Федеративной Социалистической Республики