

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего профессионального образования
«Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет»

На правах рукописи

ПАСТУХ Ольга Александровна

**ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИСТОРИЧЕСКИХ РУССКИХ ГОРОДОВ В ПЕРИОД
ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ 1928–1940 гг.
(на примере городов Окского бассейна: Тулы, Калуги и Орла)**

Том 1

Специальность 05.23.20 – Теория и история архитектуры,
реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата архитектуры

Научный руководитель:
доктор архитектуры, профессор,
заслуженный архитектор России
С. П. Заварихин

Санкт-Петербург
2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

Том 1

ВВЕДЕНИЕ	6
ГЛАВА 1. ПРЕДПОСЫЛКИ И УСЛОВИЯ ТРАНСФОРМАЦИИ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДОВ РЕГИОНА В 1928–1940-х гг.	17
1.1. Объективные предпосылки и условия трансформации планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла	17
1.1.1. Природные факторы.....	17
1.1.2. Факторы преобразующей деятельности человека	18
1.1.3. Развитие транспортной инфраструктуры региона	22
1.2. Предпосылки и условия трансформации архитектурно- пространственного облика исследуемых городов	23
1.3. Основные показатели трансформации среды жизнедеятельности иссле- дуемых городов в период индустриализации	29
Выводы по материалу первой главы	30
ГЛАВА 2. ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТУЛЫ КАК БАЗОВОГО ЦЕНТРА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РЕГИОНА	31
2.1. Планировочная структура Тулы на начало 1920-х гг.	31
2.2. Архитектурно-пространственная структура Тулы в конце 1920-х гг.....	36
2.3. Объективные предпосылки и условия трансформации планировочной структуры Тулы	40
2.3.1. Исходные ландшафтно-территориальные возможности расширения границ города	40
2.3.2. Реализация планов индустриализации на базе Тулы	42
2.4. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны	45

2.5. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра городов	47
2.5.1. Трансформация планировочной структуры исторической территории Тулы	48
2.5.2. Трансформация архитектурного облика исторической территории Тулы	52
2.6. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий	60
2.7. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Тулы	62
2.8. Рекомендации по сохранению и использованию архитектурно-градостроительного наследия Тулы конца 1930-х гг.	68
Выводы по материалу второй главы	74
ГЛАВА 3. ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАЛУГИ И ОРЛА КАК ВЗАИМОСВЯЗАННЫХ ЦЕНТРОВ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РЕГИОНА	
3.1. Планировочная структура Калуги и Орла на начало 1920-х гг.	76
3.1.1. Планировочная структура Калуги	76
3.1.2. Планировочная структура Орла	78
3.2. Архитектурно-пространственная структура Калуги и Орла 1920-х – 1930-х гг.	80
3.2.1. Архитектурно-пространственная структура Калуги	80
3.2.2. Архитектурно-пространственная структура Орла	81
3.3. Объективные предпосылки и условия трансформации планировочной структуры Калуги и Орла	83
3.3.1. Исходные ландшафтно-территориальные возможности развития территории Калуги и Орла	83
3.3.2. Реализация планов индустриализации на базе Калуги и Орла	85

3.4. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны Калуги и Орла.....	89
3.4.1. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны Калуги	89
3.4.2. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны Орла	90
3.5. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра Калуги и Орла	92
3.5.1. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра Калуги	92
3.5.2. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра Орла	95
3.6. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий Калуги и Орла	97
3.6.1. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий Калуги	97
3.6.2. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий Орла	98
3.7. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Калуги и Орла	99
3.7.1. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Калуги	99
3.7.2. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Орла	104
Выводы по материалу третьей главы	109
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	110
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	115

ПРИЛОЖЕНИЕ А. (обязательное)

Общие данные диссертационного исследования3

ПРИЛОЖЕНИЕ Б. (обязательное)

Иллюстрации к диссертационному исследованию9

Список иллюстраций к главе 1

«Предпосылки и условия трансформации архитектурно-планировочной структуры городов региона в 1928–1940 гг.»9

Список иллюстраций к главе 2 «Трансформация среды жизнедеятельности Тулы как базового центра индустриализации региона»28

Список иллюстраций к главе 3 «Трансформация среды жизнедеятельности Калуги и Орла как взаимосвязанных центров индустриализации региона»74

ПРИЛОЖЕНИЕ В. (обязательное)

Схемы и иллюстрации историко-культурного каркаса городов Окского бассейна Тулы, Калуги и Орла99

ПРИЛОЖЕНИЕ Г. (справочное)

Концепция Федеральной целевой программы «развития малых и средних городов России (2014–2020 гг.)»122

ПРИЛОЖЕНИЕ Д. (справочное)

Перечень объектов культурного наследия (регионального значения) города Тулы рассматриваемого периода (1928 – 1940 гг.)152

ВВЕДЕНИЕ

Период интенсивной индустриализации конца 1920-х – конца 1930-х гг. трансформировал архитектурно-планировочную структуру многих малых и средних городов Центральной России. Этот противоречивый и весьма поучительный исторический опыт представляет несомненный исследовательский интерес.

Актуальность исследования. Актуальность избранной темы обусловлена, прежде всего, задачами современного этапа развития городов Окского бассейна, участвующих в программах развития Средневолжского региона. Исторический опыт «Большого скачка» (ускоренной индустриализации) востребован не только своими уроками интенсивного единовременного преобразования среды жизнедеятельности старинных городов, но и отрицательными последствиями в сфере сохранности архитектурно-градостроительного наследия.

Кроме того, тема диссертации актуальна как историческое исследование, посвященное важному периоду в развитии страны. Актуален и опыт создания соцгородов – этих своеобразных «новых спутников» древнерусских городов.

Степень разработанности темы исследования. Выбор темы диссертационного исследования обусловлен в том числе практически полным отсутствием специальных исследований архитектурно-градостроительной специфики Калуги, Тулы и Орла периода первых пятилеток.

Формирование архитектурно-планировочной структуры исторических поселений Тульского региона изучалось некоторыми краеведами и историками архитектуры. Но развитие Тулы периода индустриализации исследовано недостаточно: такой задачи даже не ставилось. Многие исследователи ограничивались изучением и описанием памятников истории и архитектуры

(В. Н. Уклеин [170 – 182; др.], и др.). Даже в наиболее капитальных работах В. В. Куликова [94 – 97; др.] период индустриализации лишь затронут.

Обширные фактические данные об архитектурно-строительной практике Орла, в том числе в годы социалистической реконструкции, приведены в книге С. Федорова «Очерки архитектуры Орла» и других его трудах [183-185, 389; др.].

Калуге посвящена в основном краеведческая литература (И. Е. Горолевич, Н. Лукьянов, Д. И. Малинин [108], Е. Николаев, В. А. Шкварикив [201]).

Опыт советского градостроительства и архитектуры 1920-х – 1940-х гг. освещали в своих трудах М. И. Астафьев, В. Э. Алешин, А. В. Бунин, А. Г. Вайтенс [33 – 34, 384; др.], Ю. П. Волчек, С. П. Заварихин [48 – 52; др.], Е. В. Коньшева [73 – 81; др.], Ю. Л. Косенкова [84 – 90; др.], Ю. И. Курбатов [98 – 103; др.], В. Г. Лисовский, М. Г. Меерович [112 – 131; др.], В. В. Пищулина [147; др.], Т. Ф. Саваренская, Т. А. Славина [156; др.], С. В. Семенцов [155; др.], А. В. Рябушин, В. Э. Хазанова [190 – 192; др.], С. О. Хан-Магомедов [193 – 200; др.], М. С. Штиглиц [202; др.], Г. Н. Яковлева, и ряд других исследователей. Градостроительство рассматриваемого периода нашло отражение и в фундаментальных коллективных трудах по истории советской архитектуры, таких как «Всеобщая история архитектуры» (т. 1), книга-альбом «Советская архитектура 1917–1987 гг.», «Всемирная история градостроительства» и др. Однако проблематика эта далеко не исчерпана. Заявленная тема до сих пор остается малоизученной, а существующие исследования нуждаются в дополнениях, уточнениях и конкретизации применительно к отдельным городам.

Архитектуре жилищ Тулы (тульских оружейников) с конца XVIII по XX в. посвящена диссертация В. В. Куликова [387]. Вопросы архитектурных стилей рабочих клубов и Дворцов культуры (1920-е – 1950-е гг.) рассматриваются в диссертации С. С. Духанова [384]. Различные аспекты архитектурно-строительных процессов России XVIII – начала XX вв. освещаются в

публикациях М. В. Золотаревой [55 – 57, 385; др.], а организацию архитектурно-градостроительного проектирования в СССР (1917–1933) рассмотрел в своей диссертации И. А. Казусь [386].

Существуют разрозненные исследования, косвенно затрагивающие отдельные аспекты темы настоящей работы. Однако комплексных историко-архитектурных и градостроительных исследований, объединяющих Тулу, Калугу и Орел периода ускоренной индустриализации, еще не проводилось.

Содержательной основой диссертационного исследования явились архивные материалы, документы проектных институтов, фонды историко-краеведческих музеев в городах: Тула, Калуга, Орел, Санкт-Петербург, Москва (схема А.2).

Цель исследования – выявить и проанализировать специфику и закономерности архитектурно-градостроительного развития Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации.

Задачи исследования:

1) собрать, систематизировать и изучить проектные материалы и другие исторические документы по планировке и застройке Тулы, Калуги и Орла;

2) выявить особенности архитектуры и планировочной структуры исследуемых городов в 1910-х гг.;

3) изучить и систематизировать влияние крупных промышленных объектов и зон на архитектуру и планировочную структуру исследуемых городов с конца 1920-х по конец 1930-х гг.;

4) провести сопоставительный анализ характера трансформации архитектурно-планировочной структуры Тулы, Орла и Калуги в период индустриализации;

5) выявить общие закономерности трансформации архитектурно-планировочной структуры исследуемых городов в условиях ускоренного развития и дать рекомендации по охране и использованию архитектурно-градостроительного наследия Тулы.

Объект исследования – архитектурно-планировочная структура Тулы, Калуги и Орла с XIX в. до середины XX в.

Предмет исследования – специфика преобразования и проблемы сохранения среды жизнедеятельности исторических русских городов в условиях ускоренной индустриализации.

Границы исследования охватывают территории Тулы, Калуги и Орла. Такой выбор продиктован тем, что эти города Окского бассейна всегда развивались в тесной культурной и экономической взаимосвязи (при «главенстве» Тулы), обусловленной спецификой их местоположения на общих речных и дорожных транспортных сетях (схема А.3). Но особое значение в развитии этих городов имел период индустриализации, который ощутимо отразился на их архитектурно-планировочной структуре. Поэтому период с конца 1920-х по конец 1930-х гг. – это временные границы исследования.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

1. **Определены и систематизированы объективные факторы, влиявшие на характер трансформации среды жизнедеятельности региона Окского бассейна на примере трех городов: Тулы, Калуги и Орла.** К таким факторам отнесены: ландшафтные и природно-климатические особенности региона; богатство недр; развитая сеть водных и наземных путей сообщения; приречное расположение городов; исторически сложившаяся хозяйственная и культурная взаимосвязь исследуемых городов; агрессивность, плановый характер и комплексность процесса индустриализации в регионе.

2. **Выявлены наиболее устойчивые, исторически обусловленные черты планировочной структуры и архитектуры Тулы как базового центра реализации планов по индустриализации региона на период начала 1920-х гг.**

Среди этих черт можно выделить:

а) трехчастную структуру города (с расположением центральной части на левом берегу р. Упы);

б) топографически оптимальное положение кремля и его роль в формировании левобережной застройки с ее «трехлучием», ориентированным на колокольню собора в кремле;

в) направление основных городских магистралей, вдоль которых происходило дальнейшее развитие города;

г) радиально-дуговую планировку центра города и прямоугольную планировку двух правобережных районов.

3. Установлены наиболее устойчивые, исторически обусловленные черты архитектуры и планировочной структуры Калуги и Орла как взаимосвязанных центров индустриализации второго порядка значимости на период начала индустриализации (к 1920-м гг.).

В Калуге это:

а) расположение города на высоком левом берегу Оки при впадении в нее р. Яченки, что предопределило треугольную форму плана города;

б) сохранившаяся структура исторической части города с ее композиционной осью развития на север от центральной площади на берегу Оки;

в) три концентрические магистрали, огибающие эту площадь по ломаной кривой.

Пространственно-планировочными доминантами являются также две круглые площади в местах излома концентрических магистралей, ансамбль зданий присутственных мест и собор на центральной площади.

В Орле устойчивость исторической структуры обеспечивается такими факторами, как:

а) расположение города на обоих берегах Оки;

б) наличие крепости на мысу при впадении р. Орлика в Оку;

в) открытое общественное пространство и линейное общественное пространство вдоль берега Оки;

г) явно выраженное в планировочной сетке направление развития города по оси «север – юг».

4. Впервые выявлены и систематизированы общие черты теоретических концепций и проектных предложений преобразования исторической среды жизнедеятельности Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации, на базе которых были разработаны основные направления трансформации архитектурно-планировочной структуры этих городов.

Для каждого города это, прежде всего, строительство новых промышленных предприятий за пределами исторического центра (но вблизи одной из рек), а также возникновение рабочих поселков (соцгородов) для этих предприятий в «буферной» зоне, приближенной к исторической селитебной территории города.

При этом:

а) развитие Тулы предусматривалось в западном (с выносом аэродрома) и южном направлениях;

б) развитие левобережных районов Калуги следовало наметившимся ранее тенденциям роста в сторону Москвы, а правобережных – в южном направлении, вдоль железнодорожной магистрали;

в) развитие Орла планировалось осуществлять в соответствии с исторической радиально-кольцевой системой, что влекло за собой необходимость сноса массивов исторической застройки, а также формирование новых площадей и улицы-бульвара.

5. Выявлены критерии трансформации архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации (1928–1940 гг.).

Среди этих показателей особо значимы увеличение площади городов, рост населения, увеличение количества и площади промышленных предприятий, общественных и жилых зданий, появление новых улиц, новых архитектурных акцентов и доминант, а также городских центров.

6. Систематизированы общие и специфические черты новой архитектуры, характерные для Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации (1928–1940 гг.).

Отмечаются две основные тенденции, проявившие себя в разные периоды: с конца 1920-х гг. в новом строительстве преобладали формы упрощенного конструктивизма, а с середины 1930-х гг. стали заметны тенденции монументализации и архаизации новой архитектуры.

7. Впервые выявление параметров и анализ трансформации среды жизнедеятельности Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации проведены на основе исчерпывающе полного комплекса уточненных и дополненных автором исторических и современных документов.

Теоретическая значимость работы заключается в том, что теория архитектуры обогащается методическим подходом к анализу конкретного феномена, а именно влияния ускоренной индустриализации на трансформацию среды жизнедеятельности исторических русских городов.

Практическое значение работы заключается:

– в разработке рекомендаций по смягчению негативных последствий подобных ситуаций;

– возможности использовать результаты исследования при формировании программ реконструкции и развития исторических индустриальных городов;

– возможности использовать материалы и результаты исследования при реализации комплексной научной проблемы «Малые города России» (в частности, ее составляющей «История и культура малых и средних исторических городов центральной части России»);

– возможности использовать материалы диссертации для совершенствования учебных программ по истории архитектуры и градостроительства (уровни бакалавриата и магистратуры).

Методической основой диссертационного исследования послужили:

1) историко-композиционный и сравнительный анализ архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла 1910-х и 1930-х гг.;

2) проблемно-логический метод анализа результатов трансформации архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла.

Положения, выносимые на защиту:

1. Объективные условия и предпосылки трансформации среды жизнедеятельности городов Окского бассейна Тулы, Калуги и Орла.

2. Наиболее устойчивые, исторически обусловленные черты планировочной структуры и архитектуры Тулы на период начала индустриализации.

3. Наиболее устойчивые, исторически обусловленные черты планировочной структуры и архитектуры Калуги и Орла на период начала индустриализации.

4. Основы теоретических концепций и проектных предложений по преобразованию исторической среды жизнедеятельности Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации.

5. Результаты трансформации среды жизнедеятельности Тулы, Калуги и Орла в период индустриализации.

6. Общие и специфические черты новой («современной») архитектуры Тулы, Калуги и Орла периода индустриализации.

7. Влияние периода индустриализации на последующее развитие архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла.

Область исследования соответствует требованиям паспорта научной специальности ВАК 05.23.20 – Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия, п. 5 «Проблемы сохранения и преобразования среды жизнедеятельности».

Степень достоверности и апробация результатов обеспечиваются объемом изученного исторического опыта и качеством проведенного анализа данного опыта с использованием теоретических и практических материалов советских и российских ученых – специалистов в области истории архитектуры.

Основные положения диссертации докладывались и были апробированы на следующих конференциях:

1) 67-й научной конференции профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов СПбГАСУ (Санкт-Петербург, 3-5 февраля 2010 г.);

2) Международной научно-практической конференции «Архитектура, градостроительство и дизайн» (Санкт-Петербург, СПбГАСУ, 10 – 12 октября 2012 г.);

3) II Международном конгрессе студентов и молодых ученых (аспирантов, докторантов) «Актуальные проблемы современного строительства» (Санкт-Петербург, СПбГАСУ, 10 – 12 апреля 2013 г.);

4) III Международном конгрессе студентов и молодых ученых (аспирантов, докторантов) «Актуальные проблемы современного строительства» (СПбГАСУ, Санкт-Петербург, 9 – 11 апреля 2014 г.);

5) 70-й научной конференции профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов СПбГАСУ (Санкт-Петербург, 7-9 октября 2014 г.);

6) Всероссийской научно-практической конференции «Патриотизм как идеология возрождения России» (Санкт-Петербург, 17 – 22 ноября 2014 г.);

7) Международной конференции «Современные проблемы истории и теории архитектуры» (Санкт-Петербург, 30 апреля 2015 г.);

8) 71-й научной конференции профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов СПбГАСУ (Санкт-Петербург, 7-9 октября 2015 г.).

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликовано 14 научных статей общим объемом 4,14 п. л. (лично автором 3,37 п. л.), в том числе 5 работ – в изданиях, входящих в перечень ведущих рецензируемых научных журналов, утвержденный ВАК РФ. Список основных публикаций приведен в конце автореферата.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из двух томов. Первый том объемом 141 страница машинописного текста содержит введение, три главы с выводами, заключение, список литературы из 393 наименований

по теме исследования (схема А.1). Второй том общим объемом 168 страниц состоит из иллюстративных таблиц, графических материалов (проектные и фотоматериалы, аналитические схемы).

Во Введении сформулированы проблемы и обоснована актуальность проводимых исследований, определены цель и задачи, научная и практическая значимость диссертации.

В первой главе «Предпосылки и условия трансформации архитектурно-планировочной структуры городов региона в 1928–1940 г.» рассматриваются природные факторы и факторы преобразующей деятельности человека, повлиявшие на трансформацию архитектурно-планировочной структуры. Там же вкратце характеризуется динамика развития транспортной инфраструктуры городов и региона в целом, а также приводятся сведения о показателях масштаба трансформации среды жизнедеятельности в исследуемых городах.

Во второй главе «Трансформация среды жизнедеятельности Тулы как базового центра индустриализации региона» раскрываются и анализируются изменения в архитектуре и планировочной структуре города, происходившие с постреволюционного периода до начала Великой Отечественной войны, в контексте его истории. Рассматриваются основные факторы, повлиявшие на архитектурно-планировочную структуру Тулы, изменившие параметры и характер селитебных и промышленных зон, а также обусловившие определенную архитектурно-планировочную трансформацию центра города. Даны рекомендации по сохранению и использованию архитектурно-градостроительного наследия Тулы.

В третьей главе «Трансформация среды жизнедеятельности Орла и Калуги как взаимосвязанных центров индустриализации региона» раскрываются и анализируются изменения в архитектуре и планировочной структуре городов, происходившие с предреволюционного периода до начала Великой Отечественной войны, в контексте их истории, а также факторы, влиявшие на трансформацию архитектурно-планировочной структуры этих городов.

В Заключении сведены в общую таблицу основные показатели трансформации функциональной и архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла, приведены общие выводы по диссертации и сформулирован результат проведенного исследования.

ГЛАВА 1. ПРЕДПОСЫЛКИ И УСЛОВИЯ ТРАНСФОРМАЦИИ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДОВ РЕГИОНА В 1928–1940-х гг.

1.1. Объективные предпосылки и условия трансформации планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла

Три города – Тула, Калуга и Орел – всегда развивались в тесной взаимосвязи, что объясняется наличием объективных факторов, оказавших влияние на характер трансформации среды жизнедеятельности региона Окского бассейна (рисунок Б.1.1). К таким факторам относятся ландшафтные и природно-климатические особенности региона, богатство недр, развитая сеть водных и наземных путей сообщения, приречное расположение городов, а также их исторически сложившаяся хозяйственная и культурная взаимосвязь. В первой трети XX века к этим факторам добавились агрессивные процессы ускоренной индустриализации.

1.1.1. Природные факторы

Территория, находящаяся в зоне активного влияния исследуемых городов, расположена на Среднерусской возвышенности и вытянута вдоль берегов р. Оки. Местность имеет равнинный характер, но сильно расчленена долинами рек и овражно-балочной сетью (рисунок Б.1.2, Б.1.3). Климат района умеренно континентальный, зима умеренно холодная. Выпадает достаточное количество атмосферных осадков. Регион относится к лесной и лесостепной зонам. Господствующие породы – осина, дуб, береза, липа. Древесины Тульского края не хватает для покрытия потребностей строительства и промышленности, так как леса занимают только 10 % всей губернии. Соседние области наиболее богаты лесами (Орловская, Калужская).

Долина Оки от Тулы до Калуги широкая, местами достигает до 4–5 км. Ниже Калуги характер долины резко меняется: здесь до города Алексина она

сужается до 400 и даже до 300 м, берега становятся высокими, пойма местами отсутствует вовсе (Калужско-Алексинский каньон). Ниже Алексина до устья Москвы-реки долина Оки снова расширяется, береговые склоны становятся более пологими, пойма, сложенная песчано-глинистыми отложениями, в ширину достигает 4 км (рисунок Б.1.4, Б.1.5). Подобная ландшафтная специфика способствует свободному развитию территории городов вдоль Оки и ее притоков. В то же время живописность исходного рельефа создает все условия для создания красивых внутренних пространств городов региона и береговых панорам (рисунок Б.1.6).

Регион располагает крупными запасами железных руд, ценных минералов, разнообразных известняков, цементных мергелей, кирпичных суглинков, огнеупорных глин, строительных и стекольных песков, залежей мела. Все это способствовало активной индустриализации городов. В Калужском крае имеется ряд крупных лесных массивов, обеспечивающих развитие лесной и деревообрабатывающей промышленности. В XIX веке были открыты ценные лечебные минеральные источники.

1.1.2. Факторы преобразующей деятельности человека

Тула, Калуга и Орел имеют общие исторические корни, развиваясь по сопоставимым схемам именно как приречные поселения, защищавшие рубежи Московского государства. В начале XVIII в. в результате проводимой Петром I административно-территориальной реформы¹ Московское государство было разделено на восемь губерний, состоящих из уездов (в допетровской Руси уезды были основными административными единицами). Во вновь учрежденную Московскую губернию, наряду с собственно подмосковными землями, входили территории современных Владимирской, Ивановской, Рязанской, Тульской, почти всей Ярославской, частично Калужской и Костромской областей – всего около 50 уездов. Калуга и Тула вошли в ее состав в ка-

¹ Указ от 29 декабря 1708 г.

честве уездных центров. В 1930-х гг. регион стал частью Приокского экономического района (схема Б.1.1, рисунок Б.1.7).

Тульская область – старейшая и крупнейшая база индустриального развития России. Ремесла и кустарные промыслы в Тульском крае были известны еще в XV в. (рисунок Б.1.8). На их базе и стали создаваться промышленные предприятия; под Тулой в первой половине XVII в. (1637 г.) возник первый в России древесно-угольный металлургический завод. А увеличение производства металла обеспечило и подъем металлообрабатывающей промышленности. В начале XVIII века в Туле был основан первый в России казенный оружейный завод, закрепивший за городом роль важнейшего центра оборонной промышленности страны. В дореволюционный период Тульская губерния была одним из наиболее развитых районов фабрично-заводской промышленности России (схема Б.1.2).

В XVIII столетии началось промышленное освоение и Калужского края: возникают ряд чугунолитейных заводов, Людиновский металлообрабатывающий завод (основан в 1755 г.), предприятия текстильной и бумажной промышленности (схема Б.1.3). Исключение составляет лишь Орловская область, крупная промышленность которой стала развиваться лишь с конца 1920-х гг. (схема Б.1.4).

Концепция социалистического расселения в соответствии с планами индустриализации предусматривала размещение промышленности по территории страны как развертывание единого процесса производства и распределения продукции. Главной задачей этой концепции становится создание такого административно-территориального устройства, которое соответствовало бы характеру производственно-хозяйственных процессов общегосударственного масштаба: она расчленяет территорию и население страны на хозяйственно-территориальные единицы с самостоятельным производственным циклом, соразмерные друг с другом по количеству населения (рисунок Б.1.9).

Они должны обладать:

- 1) промышленно-пролетарским ядром;
- 2) зоной размещения населения, привязанного к производству (промышленному и сельскохозяйственному);
- 3) сырьевыми регионами, обслуживающими производство;
- 4) необходимой транспортной инфраструктурой;
- 5) распределительной системой.

Промышленность рассматривалась как основа развития всего народного хозяйства. При размещении промышленности требовалось не только учитывать существующую концентрацию населения и наличие транспортных коммуникаций, но и определять перспективы увеличения численности населения и усложнения транспортной схемы. Мощность промышленных предприятий и конкретные точки их размещения задавали направление и вид прокладываемых путей сообщения в зависимости от объема и характера грузопотоков. А перспективные планы предприятий определяли будущую потребность в рабочих кадрах. Исходя из этого, границы создаваемых административно-территориальных районов предлагалось прочерчивать таким образом, чтобы они обеспечивали развитие главнейших отраслей промышленности данного района.

В соответствии с этими условиями² в 1929 г. производилось районирование Московской области (рисунок Б.1.10). Вместо 348 волостей по области было организовано 144 района, в том числе в Тульском округе – 27. Большинство районных центров располагалось в городах и поселках городского типа, и лишь в Тульской и Рязанской губерниях районные центры в большинстве своем приходились на поселения сельского типа. По экономической специализации Калужский округ являлся сельскохозяйственным, с развитым животноводством; в промышленности преобладало текстильное производство. В Тульском округе основной акцент ставился на металлургии, металлооб-

² Газета «Тульский край», № 2–3 (14–15), 1929 г. С. 8–9.

работке и производстве строительных материалов. В сельском хозяйстве приоритетными были животноводство и растениеводство.

Реализация планов индустриализации привела к усложнению градообразующей базы, увеличению размеров и численности населения таких средних городов, как Тула, Калуга и Орел, Брянск, Липецк. Образовывались новые рабочие поселки, разраставшиеся за годы пятилеток в самостоятельные «соцгорода» при промышленных гигантах (Косая Гора, Новомосковск в Тульской области, Обнинск – в Калужской).

Большое влияние на градостроительную практику Окского региона оказал план ГОЭЛРО, который с самого начала рассматривался в связи с общей системой расселения, с задачами более рационального размещения промышленности по территориям страны и «втягивания» в общее экономическое и культурное развитие отдаленных, малоосвоенных и лишенных необходимых коммуникаций районов. Большое количество проектов рабочих поселков было создано и для различного рода небольших промышленных предприятий (в том числе для строившихся по плану ГОЭЛРО электростанций); среди них поселок при Истоминской ГЭС в г. Богородицке Тульской области (рисунок Б.1.11).

В советские годы промышленность Тульской, Калужской и Орловской областей быстро развивалась. Особенно значительны темпы индустриального развития Тульской области, что обусловлено превращением этой богатой углем области в основную внутрирайонную топливно-энергетическую базу Центрального промышленного района. К тому же издавна промышленно развитый, обладающий высокой концентрацией квалифицированных кадров Тульский край в начале 1930-х гг. выдвинулся и по развитию других отраслей тяжелой промышленности, в том числе химической и машиностроительной.

Характерной особенностью размещения промышленности в Тульском регионе является ее концентрация в срединной части области в виде широкого пояса, простирающегося с запада (начиная с Суворовского промышленно-

го района) на восток, до выхода к границам Рязанской области. В этом промышленном поясе разместилось 90 % населения региона.

Предприятия Калуги давали до 40 % всей промышленной продукции области. Промышленность Орловской области специализировалась на производстве текстильных и дорожных машин, приборов, гидравлических машин. Значительное место в ее экономике занимала обработка сельскохозяйственного сырья, в том числе первичная обработка конопли. Город Орел за советские годы превратился в значительный промышленный центр.

Сравнительный рост валовой продукции крупной промышленности ПЭР приведен в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнительный рост валовой продукции крупной промышленности ПЭР

	1913	1930	1940
Тульская область	1	10	19
Калужская область	1	3	6
Орловская область	0	5	11

В связи с планами индустриализации остро встала проблема развития малых и средних городов, таких как Тула, Калуга, Орел.

1.1.3. Развитие транспортной инфраструктуры региона

В 1910-х гг. главными транспортными магистралями региона были шоссейные и железнодорожные дороги, соединявшие города между собой, а также проложенные в основных направлениях: на Москву, Ярославль, Смоленск, Курск, Рязань. Всего через территорию губернии проходило 800 км железнодорожных веток (схема Б.1.5, рисунок Б.1.12, Б.1.13).

Постепенно возрастало значение автомобильного транспорта. Большие работы по дорожному строительству организованы в Тульском округе в 1930 г. Из наиболее крупных инженерных сооружений в Туле – новый ме-

таллический Чулковский мост. Он соединил рабочий район Чулково с центральным районом города.

Значение водного транспорта в период индустриализации тоже возросло, причем не только на территории Окского бассейна: в 1930-х гг. московскими специалистами был разработан проект Великого водного пути, куда вошел и бассейн р. Оки. В связи с этим встала проблема реконструкции этой реки. Большое значение имел и традиционный речной путь по Оке (рисунок Б.1.14).

Реконструкция Оки, проведенная по детально разработанному плану, несомненно, оказала положительное влияние на развитие экономики Тульской, Калужской и Орловской областей. Река использовалась как транспортная артерия: по ней шли грузопотоки, соединявшие промышленные предприятия с местами добычи сырья. Было налажено и пассажирское сообщение между городами соседних областей. Вплоть до конца 1990-х гг. можно было увидеть и грузовые баржи, и пассажирские скоростные катера. Ока была «главным проспектом», соединявшим прибрежные города (рисунок Б.15, Б.16, Б. 17).

1.2. Предпосылки и условия трансформации архитектурно-пространственного облика исследуемых городов региона

Тула, Калуга и Орел выделяются своей самобытностью среди исторических городов Окского бассейна. В основе своей планировочной структуры они имеют четко выраженное историческое ядро. В Туле это Кремль в низине на левом берегу Упы, в Орле – крепость, расположенная на стрелке между речья Оки и Орлика, в Калуге – городской ансамбль с двумя площадями и связывающей их магистралью историческая часть на высоком левом берегу Оки.

В этой цепочке трех городов Тула является самым древним. Ее застройка формировалась полукругом вокруг кремля, расположенного в низине, на берегу р. Упы (схема В.1). Историческое ядро отличается высокой плотностью застройки и включает в себя две площади у западной стены кремля (Крестовоздвиженскую и Казанскую), большое количество высотных доминант (Успенский (летний) и Богоявленский (зимний) соборы в кремле), двадцать церквей и храмов разного масштаба и конфессий. Основными градостроительными доминантами общегородского значения являются Крестовоздвиженская, Казанская, Благовещенская церкви и церковь Сретения Господня. На территории исторического ядра Тулы строительство новых зданий возможно лишь на месте снесенных ранее существовавших. Также весьма устоявшейся здесь является планировочная система, по типу приближающаяся к радиально-кольцевой. Ценность архитектурного наследия ограничивает степень авангардности новых зданий в историческом центре Тулы.

Исторические территории за пределами центра застроены менее плотно: в основном двух-, трех- и четырехэтажными деревянными и каменными домами (вдоль основных магистралей), что дает возможность появления здесь новых построек (в том числе весьма крупных), площадей и даже улиц. Для данных районов характерно также небольшое количество церквей. Их градостроительное положение определяло их роль в застройке как высотных доминант или локальных акцентов.

Большинство церквей в центральном жилом районе расположено внутри сложившейся застройки на красной линии улиц, повторяющих радиально-кольцевую планировку исторического ядра, «опоясывая» его. Вертикали церквей «перекликаются» с колокольной Успенского собора в кремле. Это церкви «ближнего круга» – Петропавловская, Пророка Илии и Святой Владимирской Божьей Матери.

Церковь Святого Александра Невского расположена на площади внутри квартала, по аналогии с церковью Рождества Пресвятой Богородицы в рабочем районе Заречье.

В каждом из трех исторически сложившихся районов были церкви, расположенные на основных «вылетных» магистралях. В центральном районе это церкви Успения Пресвятой Богородицы и Святых Фрола и Лавра, расположенные на красной линии улицы в направлении выезда из города в сторону Калуги; в Заречье – церковь Святого Николая, выстроенная на Миллионной (ныне улица Октябрьская) улице в сторону выезда в Московском направлении. Также на окраинах сложившихся жилых массивов при церквях, являвшихся высотными акцентами на выездах из города во всех основных направлениях, были обустроены кладбища. В Заречье это церковь Спаса Нерукотворного Образа (за чертой города, после Московской заставы), в Чулково – церковь Святого Дмитрия (у Патронного завода) на выезде из города в сторону Венева. Особую роль играет градостроительное положение (на холме) церкви Всех Святых, расположенной на территории Всехсвятского кладбища (в Центральном районе) на выезде в южном направлении (за Киевской заставой). Ее колокольня возвышается над всем городом и является основной высотной доминантой ввиду специфики ландшафта городских территорий. Роль местных высотных акцентов в Чулково и Заречье играют церкви, расположенные внутри кварталов, ограниченных улицами районного масштаба. В Чулково это церковь Рождества Христова и храм Донской Божьей матери, в Заречье – церковь Святого Георгия и Вознесенская церковь (схема В.2).

В рабочих жилых районах всегда больше возможности проявить себя новым (конструктивистским) формам, без оглядки на окружающую историческую застройку.

Значительное увеличение площади города и строительства промышленных комплексов и рабочих поселков обеспечивалось наличием больших свободных территорий вдоль берега Упы, а также к северо-востоку и в восточном направлении от города. Появление массивов новостроек облегчалось практически равнинным (с небольшой холмистостью на севере) характером

рельефа, но ограничивалось розой ветров и отсутствием развитой транспортной инфраструктуры.

Центром притяжения новых промышленных и селитебных зон являлись левые берега рек Упы и Тулицы, пойма реки Воронки, а также Московско-Курская и Сызрано-Вяземская железные дороги (схема В.3). Архитектурные характеристики промышленных, жилых и общественных зданий в этих районах могли не выходить за рамки «общесоюзной» стилистики эпохи.

Два других рассматриваемых города – Калуга и Орел – относятся к крупным поселениям, исторически входящим в орбиту производственного, хозяйственного и культурного влияния Тулы.

В этой цепочке трех городов **Калуга** является самым «молодым». План Калуги может служить оригинальным примером «диагональной» композиции.

Застройка Калуги исторически формировалась на высоком левом берегу реки Оки. Историческое ядро – это городской ансамбль, отличающийся высокой плотностью застройки, ограниченный двумя круглыми площадями и связывающей их магистралью (схема В.9). Для застройки центра характерно наличие мелких площадей и скверов, а также большое количество высотных доминант: около двадцати сооружений культового назначения, в том числе православные храмы, костел и кирха. Основным среди них является собор Святой Троицы, окруженный сквером Князя Владимира. Строительство новых зданий здесь возможно лишь на месте снесенных ранее существовавших. Весьма устоявшейся в этой зоне является и общая планировочная структура города, с такими общегородскими доминантами, как Соборная площадь (с собором в центре), ансамбль зданий присутственных мест, а также арочный мост как неотъемлемая часть центрального ансамбля. Ценное архитектурное наследие комплекса Гостиного двора, возведенного рядом с ансамблем Соборной площади, требует особой деликатности создания архитектурно-пространственных образов при возведении новых зданий в историческом центре Калуги.

Исторические территории за пределами центра застроены менее плотно (в основном двухэтажными домами – деревянными и каменными), что дает возможность появления здесь новых площадей и даже улиц. Архитектурный ансамбль центра гармонично дополняли высотные композиции городских церквей прилегающих районов, территории которых располагали большими возможностями для появления новых построек в конструктивистских формах.

Возможности значительного увеличения площади города и строительства промышленных комплексов и рабочих поселков обеспечивались наличием больших свободных пространств на правом берегу Оки, а также в северном направлении от городского железнодорожного вокзала, долгое время являвшегося промышленной окраиной города. Появление массивов новостроек облегчалось относительно равнинным характером левобережной (северной) части города, но ограничивалось скалисто-обрывистым рельефом крутого правого берега Оки и, как следствие, отсутствием развитой транспортной инфраструктуры, включая недостаточное количество мостов. Однако большой потенциал развития имели складская и селитебная зоны вдоль разновысотных берегов рек Яченки и Киевки, сохранивших свое градоформирующее значение при специфике рельефа, отличавшемся значительным количеством оврагов и косогоров. Окрестности города (в частности, села Ромданово и Покровское) также обладали немалым потенциалом территориального развития.

Центром притяжения новых промышленных и селитебных зон являлись Ямская улица, пересекающая весь город в направлении север – юг, транспортно-железнодорожный узел со зданием железнодорожного вокзала, а также берега рек Яченки, Киевки и Оки (схема В.10). Архитектурные характеристики промышленных, жилых и общественных зданий в этих районах могли не выходить за рамки «общесоюзной» стилистики эпохи.

Отличительная черта архитектурно-градостроительной структуры города **Орла** – его расположение на обоих берегах Оки у места впадения в нее

Орлика. Историческое ядро города представляет собой крепость, имеющую план в виде треугольника неправильной формы на «стрелке» между Окой и Орликом (схема В.16). Застройка исторического центра велась на высоком мысу у слияния рек, на правом берегу Орлика, за пределами крепости. Сформировавшиеся первые районы застройки и первый общественный центр с торговыми и казенными учреждениями отличались высокой плотностью застройки, ограниченным количеством высотных доминант (собор и менее десяти церквей) и фактическим отсутствием центральной площади. Так как старый центр Орла на стрелке между Окой и Орликом был мал и не отвечал потребностям города, строительство новых зданий было возможно лишь на нагорной правобережной части, расположенной на высоких берегах Оки и Орлика, с «насильственным» переносом туда центра административно-общественной жизни Орла. Исторически сложившуюся структуру центра Орла, сочетающую в себе элементы радиально-кольцевой и прямоугольной планировки, можно считать устоявшейся.

Исторические территории за пределами центра застроены менее плотно деревянными и каменными жилыми домами. Из числа общественных зданий, формировавших центральное городское пространство, выделяются здание Магистрата, Главное народное училище, торговые ряды и колокольня церкви Михаила Архангела. Это дает возможность появления здесь новых построек (в том числе весьма крупных), принципиально меняющих объемно-пространственное решение и характер застройки общегородского центра. Также имеется возможность развития открытого общественного пространства в новом центре города, создания центральной площади (которой в городе не было до XX в.), улиц и благоустроенной набережной вдоль живописнейшего левого берега р. Оки. Важность соблюдения архитектурного контекста ограничивает степень авангардности новых зданий в историческом центре Орла.

Новые районы давали больше возможностей для проявления новых (конструктивистских) форм.

Возможности значительного увеличения площади города и строительства промышленных комплексов и рабочих поселков обеспечивались наличием больших свободных пространств на берегах Оки и Орлика, а также к северо-востоку и юго-западу от города в двух основных направлениях – на Москву (северное направление) и на Курск (южное направление).

Развитие городских селитебных районов происходило вдоль берегов Орлика ввиду равнинного характера территории, так как обрывистые берега Оки мало способствовали развитию транспортной и коммунальной инфраструктуры города (схема В.17).

Центром притяжения новых промышленных и селитебных зон являлись железная дорога между Тулой и Орлом, открытая в 1868 г., а также территории вверх и вниз по течению р. Оки от города на расстоянии, определенном санитарными нормами для промышленных предприятий. Архитектурные характеристики промышленных, жилых и общественных зданий в этих районах вполне могли соответствовать стилистическим тенденциям эпохи.

1.3. Основные показатели масштаба трансформации среды жизнедеятельности исследуемых городов в период индустриализации

Масштаб трансформации среды жизнедеятельности в Туле, Калуге и Орле в диссертации определяется сопоставлением следующих показателей:

- увеличение площади городов;
- рост населения;
- увеличение количества и площади производственных предприятий;
- увеличение количества и площади общественных и жилых зданий;
- появление новых улиц и дорог, общее увеличение длины магистралей;
- появление новых архитектурных акцентов (а возможно, и доминант);
- появление зон контрастного сочетания исторической и новой застройки;

- локализация исторической территории «поясом» новостроек;
- освоение новых прибрежных территорий;
- появление второго центра города на другом берегу;
- более четкая локализация направлений развития города.

Выводы по материалу первой главы

1. Трансформации планировочной структуры исследуемых городов в немалой степени способствовали природные факторы: благоприятные климатические условия, преимущественно равнинный рельеф, наличие судоходной Оки и ее многочисленных притоков.

2. Среди факторов преобразующей деятельности человека на трансформацию планировочной структуры исследуемых городов в наибольшей степени влияли реконструкция р. Оки, строительство новых промышленных предприятий и рабочих поселков при них, общественных зданий, обогащение улично-дорожной сети.

3. Трансформации архитектурно-пространственного облика исследуемых городов способствовали такие факторы, как наличие свободных территорий на окраине и в центре города для новостроек, прокладка новых улиц, влияние форм авангардной архитектуры. Вместе с тем все эти факторы по-разному влияли на характер трансформации архитектурно-планировочной структуры различных зон городов: исторического центра, окраинных исторических районов и районов новостроек.

4. Масштабы трансформации среды жизнедеятельности должны определяться сопоставлением однородных параметров трансформации каждого из трех исследуемых городов.

ГЛАВА 2. ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТУЛЫ КАК БАЗОВОГО ЦЕНТРА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РЕГИОНА

2.1. Планировочная структура Тулы на начало 1920-х гг.

Тула – базовый приречный город региональной системы расселения в районе добывающей и обрабатывающей промышленности Центрального федерального округа. Исторически имел тесные хозяйственные, производственные и культурные связи с окружающими ремесленными поселками и двумя городами: Калугой и Орлом (рисунок Б.2.1; Б.2.2; Б.2.3). Длительный процесс формирования архитектурно-планировочной структуры Тулы прошел несколько этапов.

По данным археологических раскопок, первое городище на правом берегу р. Упы (крупного правого притока Оки) возникло близ устья Тулицы – реки, с которой связывают название города. В начале XII в. к юго-востоку от городища начал развиваться неукрепленный посад, который впоследствии распространился и на левый берег Упы.

В начале XVI в. строится каменный Тульский кремль как основная крепость на протяженной Засечной черте, ограждающий Московское княжество от набегов татар. Под защитой его стен начали ускоренно развиваться городище и посад. Вскоре возник и деревянный острог, охвативший полукольцом значительную территорию с трех сторон от кремля, низинное расположение которого является уникальным в практике отечественного градостроения.

История Тульского кремля типична и уникальна одновременно. До определенного времени его территория была плотно застроена, о чем свидетельствуют старые писцовые книги и выполненная по ним реконструкция планировочной структуры кремля, находящаяся в экспозиции музея. Основу этой структуры составляли две пересекающиеся улицы, соединявшие городские ворота и разделявшие всю территорию на четыре крупных квартала. Был еще кольцевой объезд около крепостных стен и несколько проездов для дос-

тупа ко дворам, расположенным в глубине кварталов. В центре кремля, у пересечения главных улиц находилась небольшая площадь со старым Успенским собором. Высокая плотность застройки и отсутствие обширных свободных пространств ограничили зрительное восприятие собора, кремлевских стен и башен преимущественно близким расстоянием (за исключением нескольких видовых «коридоров», большей частью с противоположного берега реки).

Особенность Тульского кремля, выделяющая его в ряду аналогичных регулярных крепостных ансамблей (Зарайский кремль, крепости Белгорода, Донской монастырь и др.), состоит в расположении и ориентации собора. Каменный Успенский собор (1684–1685), располагаясь по оси главных, Одоевских ворот, был сдвинут относительно поперечной оси к противоположной стене, а ориентация его почти строго по оси восток–запад на первый взгляд выглядит случайной в рамках общей композиции плана (рисунок Б.2.4). Но это пример сложной гармонизации элементов архитектурной среды, так как с середины XVIII в., когда было предпринято строительство нового Успенского собора, началась реконструкция отдельных зданий (нередко с надстройкой и расширением), в том числе и самого собора, что неизбежно повлекло за собой расширение соборной площади. Таким образом, происходило изменение пространственных отношений, но общий характер восприятия архитектурных доминант сохранялся. Сохранялся, несмотря на дальнейшее развитие, и характер пространственных соотношений собора и кремлевских башен. Именно эти башни в конце XVIII в. были надстроены, что подчеркнуло их роль в ансамбле, а сами формы башен в своей новой трактовке вполне согласовывались с формами только что построенной ярусной колокольни Успенского собора. В таком виде башни изображены на панораме кремля, помещенной на утвержденном в 1779 г. плане г. Тулы и на известной гравюре 1807 г. (рисунок Б.2.5). От этого этапа истории кремля до наших дней сохранились только здание Успенского собора и завершение башни Одоевских ворот.

В период с XVI по XVII в. Тула развивалась как торгово-ремесленный центр с большим количеством слобод, которые располагались вдоль дорог, ведущих к городу (рисунок Б.2.6). На севере, в Заречье, вдоль Московского тракта располагались Ямская и Гончарная слободы.

К концу XVI в. между Гончарной слободой и рекой, к северо-западу от дороги на Москву, возникла Кузнецкая (Оружейная) слобода. Первоначально она застраивалась вдоль новой торговой трассы на Алексин, которая начиналась от моста, соединявшего тракт с посадом. Развивалось это поселение значительно быстрее других слобод.

Во второй половине XVII в. сформировалась слобода Чулково, отделенная от Заречья поймой реки Тулицы. Это окончательно закрепило трехчастную структуру города, и дальнейшее его развитие происходило за счет роста Левобережья (часть современных Советского и Центрального районов), Заречья (Оружейная слобода) и Чулково. Река в городе всегда имела чисто утилитарное значение: вдоль нее в разные годы строились заводы – оружейный, кирпичный, сахарный и многие другие предприятия мелкой промышленности.

О характере застройки кремля в XVIII в. достоверных графических сведений не имеется. Можно предположить, что планировка и преимущественно деревянная застройка предыдущего столетия постепенно менялись в сторону большей регулярности, но кардинальных изменений еще не было.

Первые проекты кварталов с прямоугольной планировкой и одинаковыми дворовыми наделами появились в 1740 г. (рисунок Б.2.7). Такими были задуманы четыре квартала в Чулковской слободе, а также на окраинах Оружейной и Ямской слобод. Эти новые территории потребовались в связи с расширением казенного производства. Однако эти проектные решения не были выполнены. Впрочем, идеи прямоугольных кварталов стали актуальными при разработке в 1779 г. регулярного плана Тулы, ставшего, по сути, первым генеральным планом развития города. Согласно этому плану, центр

города был закреплен за кремлем, который намечалось реконструировать на основе классицистических принципов строгой регулярности. Однако ни идея устройства огромной площади вокруг собора с только что законченной многоярусной колокольней, ни идея размещения в кремле губернского административного центра не получили развития: его перенесли на главную городскую магистраль.

В 1824 г. был утвержден новый план Тулы, разработанный петербургским архитектором В. Гесте. Автор ограничился только дополнительной прирезкой кварталов вдоль границ города (рисунок Б.2.8). В левобережье новые границы прошли по нынешним улицам Д. Ульянова, Первомайской, Кауля (что в конце Оборонной улицы).

Градостроительным идеалам классицизма была чужда пространственная замкнутость кремля, и застройка его постепенно приходила в упадок. Тем не менее строительство в 1841 г. торговых рядов у кремлевской стены по обеим сторонам Угловой башни свидетельствует, что до полного упадка было еще далеко. К середине XIX в. кремль был очищен от жилой застройки, на его территории появляются сначала торговые ряды (1890 г.), а в 1899 г. – первая тульская электростанция, искажившая объемно-пространственную организацию его внутреннего пространства (рисунок Б.2.9).

В 1825 г. заканчивается длившееся почти полвека строительство Всехсвятской церкви на городском кладбище, в архитектуре которой уже ясно выражены приемы, присущие классицизму. Храм занимает выигрышную позицию на склоне, поднимающемся над низкой центральной частью города. Удачно вписалась и колокольня храма (архит. В. Федосеев, 1863 г.), чей стройный силуэт, увенчанный шпилем, стал неотъемлемым элементом силуэта города и наиболее значимой городской доминантой ввиду своего географического расположения (на холме).

К 1825 г. в Туле насчитывалось 38,6 тыс. жителей. В начале XIX в. в городе было 43 промышленных предприятия, а в 1846 г. их число возросло до 95. Быстрому развитию тульской промышленности способствовало строи-

тельство во второй половине века железных дорог в направлении север – юг (Москва – Курск) и запад – восток (Сызрань – Вязьма). Расположение Тулы на пересечении этих направлений обеспечило экономические связи с соседними крупными городами, но вместе с тем осложнило связь с районами правобережья – Заречья и Чулково, между которыми прошла железная дорога. В конце XIX в. в Туле происходило активное внедрение в жилые кварталы промышленных предприятий, которые росли вдоль берегов Упы, отрезая город от реки. Свободные площади у кремля были застроены (городская застройка вплотную подошла к нему). Так, вплотную к Одоевским воротам было поставлено здание, которое позднее расширили пристройками для размещения в нем библиотеки.

Вплоть до начала XX в. сохранялся исторически сложившийся центростремительный характер планировки города. В левобережной части осью симметрии всего плана стала Киевская улица (современный пр. Ленина), проходящая от кремля в южном направлении. Кроме нее, в центральной части выделяются два радиальных луча: Воздвиженская (ул. Революции) и Воронежская (ул. Оборонная). Все они ориентированы на колокольню Успенского собора в кремле и держат композицию планировочной сетки улиц левобережья, которая имеет ярко выраженный радиально-дуговой характер (рисунок Б.2.10; Б.2.11; Б.2.12). Обе правобережные части – Заречье и Чулково – имеют прямоугольную планировочную сетку улиц. Развивающиеся и новые предприятия создали по берегу Упы полосу, отрезавшую от реки почти всю левобережную часть города. Вблизи железнодорожного вокзала на западе города также возник крупный промышленно-складской район (рисунок Б.2.13).

В 1903 г. был ликвидирован Демидовский пруд (на р. Тулица, в районе Чулково) для строительства нескольких жилых кварталов на осушенной территории. С ростом тульских предприятий военной, металлургической, металлообрабатывающей, сахарной и самоварной промышленности растет концен-

трация производства и город становится одним из крупных промышленных центров кустарной промышленности страны.

2.2. Архитектурно-пространственная структура Тулы в конце 1920-х гг.

Исторически сложившаяся планировочная структура города в XX в. продолжала развиваться, подчиняясь радиально-дуговой схеме, разветвляясь к периферийной части городских территорий. Хотя все основные магистрали, вдоль которых происходило развитие, брали начало от кремля, само «сердце» города оставалось как бы «спрятано» в низине. Центральная часть продолжала развиваться по основным трем радиальным лучам, а правобережные части сохраняли прямоугольную структуру.

В годы интенсивной индустриализации превращение Тулы в главную металлургическую базу Центрального промышленного округа значительно повлияло на пространственно-планировочную структуру города и отразилось на его архитектурном облике. В годы первых пятилеток были изменены архитектурные доминанты: новое административное ядро и центральная площадь (в тот исторический период) формировались в непосредственной близости от исторического ядра – у стен Тульского кремля (рисунок Б.2.14).

Рост Тулы в годы первой пятилетки потребовал разработки нового генерального плана, который закрепил бы перспективы ее развития.

В 1930 г. в Туле состоялось широкое совещание, где обсуждался план развития города на 30 лет вперед (что, конечно, превышало реальные возможности глобальной плановой системы). Предложенная геодезическим комитетом схема планировки не была утверждена, но многие идеи авторов отразились в дальнейших проектных работах и в реальной застройке Тулы. Развитие города настоятельно требовало разработки генерального плана. В 1930 г. Главное геодезическое управление СССР приступило к сбору данных для будущего генплана, но в силу обстоятельств вместо генерального плана

появилась лишь схема планировки города (из расчета численности населения в 274 тыс. человек), разработанная в 1933 г. Тульским ГКО. В том же году был напечатан план города (рисунок Б.2.15; Б.2.16; Б.2.17).

В Центральном и Зареченском районе, а также в районе Чулково предполагалось разместить 206 тыс. человек, а в новом районе в западном направлении от Московского шоссе – остальное население.

В основе концепции преобразования исторической среды Тулы лежали предложения сохранить административный центр города в зоне кремля и Советской улицы и развить культурный центр в районе существующего Парка отдыха. Среди конкретных проектных предложений можно выделить следующие ключевые направления:

- развитие Центрального, Зареченского районов и района Чулково как основных селитебных территорий;

- освоение нового жилого района – пос. Мясново на западной окраине города с перспективой дальнейшего расширения и включения в состав города;

- расширение территории Центрального парка за счет выноса аэродрома;

- создание в парковой зоне «Серебровские ключи» искусственного водоема;

- строительство в числе других зданий Дворца культуры около парка.

В конце 1920-х гг. начались работы по улучшению коммунального хозяйства и созданию необходимой инфраструктуры на всей территории города, а также за его пределами [69]. Новые трамвайные линии соединили с центром отдаленные рабочие поселки, был построен большой учебный комбинат за Толстовской заставой и др. (рисунок Б.2.18).

В каждом крупном исторически сложившемся районе города (в Центральном районе, в Заречье и Чулково) в конце 1920-х гг. проводились работы по созданию всей необходимой инфраструктуры. Получили развитие жи-

лые поселения: например, пос. Мясново, прилегающий к границе города с запада, впоследствии вошел в состав города.

Вместе с тем, начали увеличиваться территории существовавших промышленных зон в черте города. Территории завода ТОЗ, машиностроительного завода им. В. Н. Рябикова и Радиозавода увеличились незначительно ввиду стесненного местоположения в историческом центре (как и зона Арсенала в рабочем районе Заречье). Но промышленная зона построенного в конце XIX в. Тульского патронного завода (ТПЗ) и созданного на его базе завода «Штамп» на северо-востоке города увеличилась весьма значительно.

До революции возводить каменные жилые дома могли себе позволить лишь купцы и промышленники. При этом оформление фасадов выполнялось в стиле классицизма, что уже не отвечало современным архитектурным тенденциям. В Заречье в начале XIX в. по набережной р. Упы крупнейший заводчик Баташов выстроил двухэтажный дом с шестиколонным портиком. Протяженный корпус хорошо смотрелся со стороны реки. В это же время был построен еще более представительный дом купцов Добрыниных. Крупный шестиколонный портик коринфского ордера, поставленный на высокий цоколь, завершается ступенчатым аттиком, придавая торжественность всему зданию. Более скромным четырехколонным портиком украшен дом оружейника Гольтякова. В 20-х – 30-х гг. XIX в. фабрикант-оружейник Лялин построил двухэтажный дом с мезонином, носящий черты так называемого русского ампира (рисунок Б.2.19; Б.2.20; Б.2.21; Б.2.22).

В 1920-е гг. наиболее распространенным видом рабочего жилища в Туле были малоэтажные дома. В 1925 г. началось строительство экономичных малоэтажных домов, но уже на основе типовых секций с двух-трехкомнатными квартирами. В том же году было построено 13 таких домов, в следующем – 10 домов на 300 семей. Началось строительство и более высоких (трех-четырёхэтажных) жилых домов на основе типовых секций.

На данный период выпадает начало трансформации архитектурно-пространственного облика города. Были утрачены градостроительные доми-

нанты (снесено большое количество церквей и храмов в исторической части города), но построены новые: общественные и жилые здания большего масштаба, крупные промышленные комбинаты (рисунок Б.2.23; Б.2.24; Б.2.25; Б.2.26).

На исторической территории в непосредственной близости, буквально у западной стены кремля, на месте снесенных Старых торговых рядов было возведено здание первой фабрики-кухни (1929–1931 гг., арх. И. Каратыгин) – ключевой памятник конструктивизма в Туле, повлиявший на облик города и изменивший его на несколько десятилетий советской эпохи (рисунок Б.2.27; Б.2.28).

Расширяющемуся в историческом центре производству (например, радиозаводу) зачастую отдавали «национализированные» в годы революции особняки и дома, мало подходящие по функциональному использованию, но не требующие больших капитальных вложений. В связи с тем, что основные силы были брошены на возведение новых масштабных производств на окраинах города, крупных промышленных зданий не возводилось. Исключение составляет застройка вдоль набережной Упы западнее Зареческого моста, где были возведены протяженные складские корпуса Тульского оружейного завода, вписавшиеся в панораму левого берега реки.

Новые градостроительные доминанты в виде высотных ступенчатых промышленных корпусов и огромных цилиндрических объемов доменных печей металлургического производства на южной и восточной окраинах Тулы полностью изменили видовые панорамы города, но ввиду значительного удаления от исторического ядра (10–15 км) и специфики рельефа местности (низинное расположение кремля и усиливающаяся холмистость к периферийной части города) они не входят в зрительные коридоры от центра города в направлении основных магистралей.

2.3. Объективные предпосылки и условия трансформации планировочной структуры Тулы

Развитие и размещение производственных сил и преобразование расселения в нашей стране – процессы взаимосвязанные. Планомерное и рациональное размещение производительных сил и в первую очередь промышленности – ведущей в то время отрасли народного хозяйства – объективные условия развития социалистического производства.

Тула всегда являлась важным промышленным центром России. Градообразующими предприятиями на момент окончания Гражданской войны в городе были крупные производства: оружейный, патронный, кирпичный и сахарный заводы. Развитие и реальный (фактический) рост города привели к тому, что резко возросло промышленное строительство, которое, в свою очередь, обусловило развитие всей инфраструктуры города.

2.3.1. Исходные ландшафтно-территориальные возможности расширения границ города

Тула с прилегающими к ней районами расположена в одной из наиболее развитых систем расселения страны, а именно в районах добывающей промышленности. В этих районах характер производства обуславливает систему рассредоточения производственных сил – центров добычи полезных ископаемых. Размеры населенных пунктов определяются условиями разработки месторождений, их качеством и «мощностью». Однако Тула имеет более сложную структуру с характерной системой расселения. Подобная система реализована в районах, где, кроме добычи полезных ископаемых, постепенно образовался сложный комплекс предприятий тяжелой промышленности на собственной сырьевой и энергетической базе, в результате чего уплотнялась не только сеть районных малых городов и поселков, но и происходило их качественное изменение. Градообразующая база Тулы, как и схожих средних

городов (например, Калуги, Орла), усложнялась, увеличивая свои размеры и численность населения.

Система расселения Тульской области складывалась по общим принципам, характерным в основном для районов с благоприятными или умеренными климатическими условиями, нередко давно и плотно заселенных.

Ландшафтно-территориальные исходные возможности развития города, расположенного в центре Тульского края, практически ничем не ограничивали развитие городов, так как вся Тульская губерния расположена на плато, входящем в состав Среднерусской возвышенности и занимающем ее северо-восточные склоны на высоте более 200 м над уровнем моря. Реки Тульской губернии относятся к системам Оки и Дона, причем система Оки занимает две трети всей губернии. Реки чрезвычайно извилисты. Озера здесь не имеют заметного хозяйственно-стратегического значения. Регион представляет собой часть Подмосковного угольного бассейна, фундаментом которого являются мощные отложения Девонской системы.

Из всех рек тульской городской агломерации – Тулица, Воронка, Шат – наиболее значительна по своему протяжению и полноводности р. Упа, правый приток Оки. Именно на берегах Упы происходили формирование и историческое развитие Тулы. Дальнейший рост города вдоль реки, всегда имевшей в городской черте чисто утилитарное значение, предполагался за счет создания на ее берегах новых промышленных территорий, расположенных на значительном удалении от исторических жилых районов с учетом розы ветров (преобладающими ветрами являются юго-западный и восточный). Расположившись на северной части плато, для которой характерен резко выраженный волнистый характер рельефа с частыми оврагами, город также имел тенденцию развития вдоль основных вылетных магистралей в северном направлении (на Москву) и в южном направлении (на Курск) по все усложняющемуся от центра к периферии рельефу (рисунок Б.2.29).

Тула, находясь всего в 170 км от Москвы, имела выгодное расположение в узле железнодорожных и шоссейных направлений. Московско-Курская

железная дорога проходила через Тулу в направлении север – юг (станция Тула II являлась крупнейшим транспортным железнодорожным узлом – и пассажирским, и грузовым), транспортное сообщение в направлении на запад – восток обеспечивала Сызрано-Вяземская железная дорога. Основные магистрали вели в Москву (северное направление), в Орел (южное направление), в Калугу (западное); были проложены и шоссейные дороги, связывающие областной центр с наиболее важными районными центрами: Алексин, Веневом, Епифанью, Богородицком.

2.3.2. Реализация планов индустриализации на базе Тулы

Размещение мелкого кустарного производства в дореволюционной Туле носило стихийный характер, так как определялось частной собственностью на землю, погоней за прибылью и стремлением приблизить промышленность к местам с наибольшей численностью рабочих кадров. Заводы и фабрики размещались без учета санитарно-гигиенических требований, что приводило к ухудшению состояния города. В дальнейшем крупные производства металлургической промышленности стали приближаться к местам потребления воды и энергии, располагаясь вдоль водных путей и железных дорог. Это способствовало еще большему сосредоточению предприятий в отдельных частях города, которые становились крупными промышленными районами. Территории промышленных районов не имели организованной застройки, совершенно отсутствовало благоустройство. В связи с бурным развитием промышленности еще более ухудшились санитарно-гигиенические и транспортные условия в историческом центре.

В годы первой пятилетки (1928–1932) началось превращение Тулы в главную металлургическую базу Центрального промышленного округа. Границы создаваемых административно-территориальных районов устанавливались с тем, чтобы обеспечивать развитие главнейших отраслей промышленности конкретного района. Например, решение о создании на юго-восточной окраине Тулы Новотульского металлургического комбината опре-

делило развитие города в направлении, ранее активно не развивавшемся: возник и стремительно разрастался густонаселенный поселок Новотульский (в 1951 г. вошел в состав города).

Планы индустриализации в Туле реализовывались за счет расширения и реконструкции существующих промышленных предприятий, а также строительства новых. Был реконструирован ТОЗ, основанный по указу Петра I в 1712 г. севернее кремля, на месте древнего городища (место основания Тулы), которое располагалось на острове при впадении Тулицы в Упу (рисунок Б.2.30).

В результате реконструкции Тульский машиностроительный завод им. В. Н. Рябикова, основанный в 1879 году, располагавшейся на левом берегу Упы в центре Тулы, значительно расширил свои территории на запад от исторических корпусов до Московско-Киевской железной дороги и железнодорожного моста через Упу.

Корпуса радиозавода, расположенного в историческом центре, были реконструированы, расширены и надстроены. Увеличилась, хотя и незначительно, территория завода «Красный Октябрь» находящегося в рабочем районе Заречье. Другой масштаб реконструкции демонстрировал завод НКПС (ныне «Желдормаш»), располагавшийся в поселке Мясново западнее Московско-Курской железной дороги, на городской магистрали, ведущей от исторического центра к выезду из города в сторону Калуги. За годы индустриализации его территория значительно расширилась. Впоследствии на базе этого завода была сформирована промышленная зона (ныне Лихвинский промрайон).

Был реконструирован и территориально расширен Косогорский металлургический завод, который исторически располагался на возвышенности Косая Гора к югу от города на достаточном (в санитарном отношении) расстоянии на р. Воронке (рисунок Б.2.31).

Особое значение для развития строительства имели вновь построенный в непосредственной близости от города кирпичный завод, а также расшире-

ние старых кирпичных заводов. Новый завод был возведен на южной окраине города по проекту, разработанному в 1931–1933 гг. под руководством Н. А. Троцкого.

За годы второй пятилетки вступили в строй Новотульский металлургический комбинат и Завод сельскохозяйственных машин. Они были выстроены к востоку от города на свободных территориях, что давало возможность развития в заданном направлении селитебных территорий. Завод сельскохозяйственных машин был построен в непосредственной близости от Патронного завода (к востоку от него) и завода «Штамп», образовавших совместную промышленную зону на северо-востоке города (ныне Кировский промрайон). Новотульский комбинат расположился на юго-восточной окраине города на прибрежной территории, близ р. Упы (ныне Новотульский промрайон). Летом 1935 г. был пущен в эксплуатацию Новотульский металлургический завод (рисунок Б.2.33). Он строился очередями в течение нескольких десятков лет (ныне действующее предприятие).

Этот крупномасштабный производственный комплекс и рабочий поселок при нем оказали значительное влияние на структуру города, который стал развиваться в новом, исторически неразвитом направлении – на восток.

Территории Новотульского и Косогорского комбинатов примерно равны. Каждая занимает 1600–1800 га, что немного в сравнении с площадью всего исторического центра Тулы, но в разы больше территорий всех функционирующих на тот момент промышленных предприятий в городской черте. Место строительства Новотульского комбината было выбрано удачно: на равнинной местности, в 15 км от Тулы и на достаточном расстоянии от существующего жилого района Чулково, в месте, где пойма р. Упы делает крутой поворот, образуя своеобразную «петлю». Немаловажным фактором, повлиявшим на выбор места строительства комбината, стало наличие проходящей через Тулу Сызраньско-Вяземской железной дороги.

Местоположение Косогорского комбината, выбранное еще до революции, также обладало рядом стратегических преимуществ. Комбинат был по-

строен: во-первых, в южном (исторически освоенном) направлении хорошо развитых как шоссейных, так и железнодорожных (Московско-Курская железная дорога) путей сообщения; во-вторых, на возвышенности и на достаточном расстоянии от города (с учетом его развития); в-третьих, с учетом розы ветров; в-четвертых, в русле р. Воронки, что давало возможность использовать воду для производства.

2.4. Архитектурно-планировочное развитие промышленных зон

Два самых больших промышленных района Тулы – Новотульский и Косогорский – находятся на значительном удалении (более 10 км) от жилой территории, но, тем не менее, они существенно повлияли на планировочное развитие города и визуальное восприятие городских панорам. Строительство Новотульского металлургического комбината на юго-востоке города определило направление его развития, так как при производстве возник густонаселенный рабочий поселок, впоследствии разросшийся и вошедший в состав города. Габариты и силуэт промышленных корпусов, главными из которых были две домны Новотульского металлургического комбината, выстроенного в 14 км от тульского кремля, полностью изменили панораму восточной окраины Тулы. С точки зрения планировки очень важным было наличие резервных территорий между цехами предприятия с боковых сторон и в глубине за границами промышленных площадок.

Кроме двух доменных печей, этих самых крупных архитектурных объемов комбината, формирующих визуальное восприятие завода на подъезде к городу с востока, был построен целый ряд взаимосвязанных вспомогательных производственных корпусов, участвующих в силуэте. Производственные корпуса располагались в центре и занимали большую часть всего промышленного района, административно-бытовые корпуса строились из новых материалов (железобетонные панели) и сосредоточились на периферии к западу от основного производства (рисунок Б.2.34). Пространственная композиция

застройки Новотульского промышленного предприятия сочеталась с окружающим равнинным ландшафтом, с р. Упой и создаваемыми техническими водоемами.

Реконструкция Косогорского комбината, располагавшегося в 10 км от исторического центра Тулы, в годы индустриализации проводилась ускоренными темпами, что способствовало дальнейшему развитию селитебной территории в южном направлении. В 1932 г. была построена третья домна металлургического комбината, обладавшая вдвое большей производительностью, чем две работавшие до этого домны, вместе взятые. Именно доменные печи Косогорского завода стали главным элементом пространственной композиции всего промышленного района. В комплексе с остальными, специфическими по своему технологическому циклу цехами, они создали единый ансамбль разноплановых вертикалей, изменивший визуальные коридоры предприятия Тулы на подъезде к городу с юга (рисунок Б.2.32).

В южном промышленном районе Тулы сформировалась относительно целостная архитектурная композиция, объединяющая застройку группы взаимосвязанных предприятий на территории 1000–1200 га, силуэт которой хорошо обозревался с основной магистрали (на Курск). Холмистость местности и расположение металлургического комбината на возвышенности обусловили изменение панорамы южных окраин города. Территории, занимаемые административно-бытовыми корпусами (исторически выстроенными в кирпиче), были существенно меньше, чем территории, занимаемые производственными корпусами, складами, техническими водоемами и транспортной инфраструктурой внутри Косогорского промышленного района.

Расположившийся на северо-восточной окраине Тулы Завод сельскохозяйственных машин также оказал влияние на планировочное развитие города, задав направление развития селитебных районов. Главным элементом рассредоточенной пространственной композиции является машиностроительный прессовой цех (величиной в 70–75 м в высоту и более 1000 м в длину), расположенный на северной окраине промышленного района. Сбороч-

ные цеха, находясь в центре промышленной зоны, занимают большую ее часть; административно-бытовые корпуса сгруппированы в восточной части района, на удалении от производства. Силуэт завода, ввиду значительного удаления от исторического центра (примерно 7 км от кремля), воспринимается лишь на подъезде к городу по основной магистрали в восточном направлении – Веневскому шоссе (ныне ул. Кирова). Композиционным стержнем и ядром промышленного района в данном случае является главная районная магистраль.

Визуальной связи с историческим центром не имели ни Косогорский, ни Новотульский металлургические комбинаты, ни машиностроительный завод, так как все они были значительно удалены от города.

2.5. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра города

За полтора десятилетия интенсивной индустриализации территория города увеличилась практически вдвое, а рост населения и поставленные временем новые задачи обусловили оживление жилищного, культурно-бытового и коммунального строительства. На примере планировки Тулы можно увидеть стремление сохранить органическое единство функциональной структуры города и тем самым обеспечить наибольшие удобства для населения. В планировочной структуре Тулы каждый крупный городской район имел в конце 1930-х гг. пропорционально развитые жилые и промышленные районы и вместе с тем располагал возможностью дальнейшего расширения.

Изменения планировочной структуры и архитектурного облика коснулись в основном исторически сложившихся, но не центральных районов Тулы: Заречья, Чулково и Мясново. Трансформация исторического центра происходила в основном за счет смены архитектурно-градостроительных доминант, а планировочная структура кардинально не изменялась (большинство

изменений произошло в пределах внутриквартальной застройки), сохраняя свою целостность (рисунок Б.2.35).

2.5.1. Трансформация планировочной структуры исторической территории Тулы

Трансформации планировочной структуры исторической территории Тулы (за пределами ее исторического ядра) в немалой степени способствовали природные факторы: благоприятные климатические условия; преимущественно равнинный рельеф в пойме Упы, а также ее притоков (Воронки, Тулицы, Рогожки, Щегловки). Наряду с природными факторами, большую роль в изменении планировочной структуры сыграли и факторы преобразующей деятельности человека: расширение действующих заводов и строительство новых промышленных предприятий и рабочих поселков (преимущественно на окраинах города), строительство новых общественных зданий, обогащение улично-дорожной сети и коммунального хозяйства.

Планировочная структура исторического ядра Тулы – кремля с прилегающими территориями в пределах бывших городских стен (современная ул. Советская) – была закреплена еще в XVIII в., что и предопределило всю дальнейшую градостроительную историю Тулы. На начало XX в. общая концепция городской структуры, развивающейся по радиально-дуговой схеме, разветвляясь к периферийной части городских территорий, сохранялась. Изменения в историческом ядре города касались лишь характера застройки: архитектурного решения фасадов, этажности, материала строительства, типа застройки – усадебной или брандмауэрной (рисунок Б.2.36; Б. 2.37; Б.2.38; Б.2.41; Б.2.42).

В период интенсивной индустриализации началась более масштабная реконструкция города в связи с расширением территорий действующих промышленных предприятий (ТОЗ, машиностроительный завод им. В. Н. Рябикова, радиозавод), которая привела к увеличению занимаемой ими террито-

рии, а также к смене градостроительных доминант (началось массовое уничтожение культовых сооружений). Так как большинство действующих промышленных предприятий (за исключением ТОЗа, машиностроительного и радиозавода) находилось на окраинах исторически сложившихся районов города, то историческая застройка и планировка кардинально не изменились и сохранили свою целостность. Расширение промышленной территории происходило также за счет прибрежных территорий р. Упы вниз по течению от центра к Московско-Киевской железной дороге до р. Воронки; при этом занимались не освоенные капитальной застройкой пространства вдоль наб. Красных кузнецов. Трассировка основных направлений, параллельных р. Упе, сохранялась, капитальная застройка вдоль красных линий улиц также не изменялась.

В историческом ядре (в непосредственной близости от кремля) планировочная сетка улиц осталась прежней, все изменения проходили в пределах внутриквартальной застройки. Строительство новых трех-пятиэтажных капитальных зданий (жилых и общественных) в исторически сложившихся районах велось выборочно, на отдельных участках, зачастую ценой утраты предыдущих построек. Напротив, застройка малоэтажных жилых рабочих поселков на окраинах города велась компактными кварталами.

На месте снесенных архитектурных доминант «точечно» был возведен ряд зданий: фабрика-кухня, школа ФЗУ № 1, дом-коммуна товарищества «Красная кузня» (рисунок Б.2.43; Б. 2.44; Б.2.45; Б.2.46).

Хотя сам кремль, освобожденный от жилой застройки еще в середине XIX в., сохранил свое положение и роль исторического городского ядра, произошли частичные изменения планировочной структуры прилегающих к кремлю территорий, а именно: набережная у северной стены кремля (пространство Нижнего сада кремля вдоль реки) была закрыта для горожан (отдана ТОЗ); вдоль западной стены, на месте снесенной Казанской церкви и площади, выстроено здание учебного комбината школа ФЗУ № 1. В эти годы на месте Крестовоздвиженского храма и окружавшей его площади у юго-

западной угловой Круглой башни кремля формировалась площадь Челюскинцев (первая площадь советского времени). В северной части кремля территория острова на Упе, полностью принадлежавшего ТОЗ, была закрыта для горожан и застраивалась в соответствии с нуждами расширяющегося производства. На территориях, примыкавших к кремлю с юга и востока, были снесены семь внутриквартальных церквей.

Немаловажную роль в инфраструктуре города имело и парковое хозяйство. Парковая зона в историческом центре Тулы на начало первой пятилетки была очень мала: при 2,5 тыс. га селитебной территории площадь зеленых насаждений составляла всего 100 га, или 4 % (вместо 25 % по норме). Наиболее значимыми зелеными территориями в историческом центре в то время были Кремлевский и Пушкинский сады, а также Петровский парк. За счет расширения и реконструкции рекреационных территорий и происходило основное благоустройство зеленой зоны в городской черте.

Если Кремлевский и Пушкинский сады в силу своего положения не могли существенно повлиять на планировочную структуру города, то Петровский парк, располагаясь на юго-западной окраине, обладал необходимой резервной территорией.

Кремлевский сад был заложен в 1830-х гг. вдоль восточных и южных стен кремля на месте расположенной здесь Сенной площади³ и состоял из Верхнего сада (от башни Пятницких ворот до Ивановской башни) и Нижнего сада, протянувшегося вдоль берега Упы от Ивановской башни до башни Водяных ворот. В годы первых пятилеток Кремлевский сад был реконструирован: его площадь осталась неизменной, равной примерно одной трети территории самого кремля, но часть (Нижний Сад) была закрыта для горожан (рисунк Б.2.47).

Пушкинский (детский) сад, заложенный еще в 1842 г. и долгое время называвшийся Английским, расположен на одной из центральных осей раз-

³ В середине 1830-х гг. Тульским губернским правлением был издан указ об устройстве сада вокруг кремля на месте уничтоженного пожаром Сенного рынка [9, с. 280–281].

вития города – Киевской улице. Располагаясь на возвышенности, сад, незначительный по площади (примерно 1/8–1/10 территории кремля), находится в непосредственной визуальной связи с кремлем (рисунок Б.2.48).

Центральный парк культуры и отдыха был заложен в 1893 г. на южной окраине города на площади в 36 десятин на месте большой городской свалки и выпаса скота. Он располагался на возвышенности, носившей название Петровская гора, на выезде из города в южном направлении, уже за Киевской заставой, примерно в 3 км от кремля (ныне это центр города). К началу индустриализации парк представлял собой зеленый массив площадью 50 га (что примерно в 5 раз превышало площадь, занимаемую кремлем), больше похожий на лес. Резервной территорией для него послужил ипподром (рисунок Б.2.49; Б.2.50).

Наряду с созданием полноценных зеленых зон, в левобережной части города за счет реконструкции существовавших садов и парков были расширены и обустроены зеленые зоны в рабочих окраинных (на тот момент) территориях. Роль «зеленых легких» города на северной окраине отводилась Александровскому парку, также существенно увеличившему свои территории в годы первых пятилеток.

В рабочем районе Заречье, при выезде из города в московском направлении по ул. Миллионной (ныне Октябрьская), между шоссе и деревней Куруловка в годы индустриализации был благоустроен и расширен до 65 га **Александровский** (затем Комсомольский) **парк**, заложенный в начале XX в. (рисунок Б.2.51).

В Заречье, практически на таком же расстоянии от исторического центра, но к востоку от Московского тракта, ведущего на север, на левом берегу р. Тулицы (притока Упы), был разбит **сад имени Д. Бедного**, а на правом берегу – **Баташовский сад**. В годы первых пятилеток ситуация с озеленением городских территорий начала улучшаться за счет передачи городу заповедника в 3000 га леса (Щегловская засека) на востоке города, как раз в основ-

ном направлении развития городских территорий, где создавались новые рабочие поселки.

Планировочная структура Тулы оказалась чрезвычайно устойчивой к трансформирующему воздействию процессов ускоренной агрессивной индустриализации 1930-х гг. Это выразилось в том, что все основные процессы изменения и расширения происходили вдали от исторического центра, лишь косвенно затронув ядро города. Основное территориальное деление на районы сохранилось; трассировка основных магистралей, берущих свое начало от кремля либо «опоясывавших» его с трех сторон, не примыкавших к р. Упе, осталась неизменна. Десятилетие интенсивной индустриализации имело следствием определенную локализацию – на восток и юго-запада от исторически сложившейся территории города. Произошло «окружение» Тулы поясом промышленных зон и рабочими поселками. Последние формировались при этих зонах и впоследствии стали новыми районами разросшегося города. Тем самым стимулировался процесс консервации исторической территории, что объективно способствовало сохранению исторического центра как памятника архитектурно-градостроительного искусства.

2.5.2. Трансформация архитектурного облика исторической территории Тулы

Для реконструкции архитектурно-пространственного облика исторического центра Тулы характерно насильственное освобождение площадей (территорий, пространств) под новую застройку путем сноса определенных построек (в основном культовых и находящихся в частной собственности). Прокладка новых улиц и образование новых площадей были сопряжены с утратой исторически сложившихся общественных пространств. Например, на месте утраченного Казанского храма и одноименной площади у стен кремля в годы советской власти был возведен учебно-производственный комбинат – школа ФЗУ № 1, признанный впоследствии памятником культурного наследия и архитектуры стиля конструктивизм. На месте снесенного

Крестовоздвиженского храма была организована площадь, новой архитектурной доминантой которой стало построенное на месте торговых рядов здание первой тульской фабрики-кухни, также находящееся в непосредственной близости от Тульского кремля.

Проектированием зданий в Туле периода индустриализации занимались московские и ленинградские архитекторы. Часто именно они возглавляли творческие коллективы. Проекты общественных зданий, разработанные столичными архитекторами для провинциальных городов, отличались меньшей авангардностью и были адаптированы к исторически сложившейся городской застройке.

Среди зданий, возведенных в исторически сложившихся центральных и рабочих селитебных районах Тулы на рубеже 1920–1930-х гг., выделяется целый ряд построек, обладающих чертами конструктивизма. В основном это общественные здания: в историческом центре – фабрика-кухня (1929–1931), школа ФЗУ № 1 (1932); в Чулково – ДК «Серп и Молот» (1929), в Заречье – ДК Metallистов (1931) и хирургический корпус тульской глазной больницы (1933), в Привокзальном районе – поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф. Э. Дзержинского (1928). Многие постройки впоследствии получили статус памятников архитектуры регионального значения (приложение Д, таблица Д.1).

Ключевым памятником конструктивизма в историческом центре Тулы, повлиявшим на облик города и изменившим его на несколько десятилетий советской эпохи, является здание **Тульской фабрики-кухни № 1** (1929–1931 гг., арх. И. Каратыгин). Здание было возведено в самом центре города, на месте Старых торговых рядов (рисунок Б.2.52; Б.2.53), которые, наряду с соседними историческими зданиями, формировали Крестовоздвиженскую площадь, расположенную у Спасской (юго-западной круглой угловой) башни Тульского кремля. В конце 1920-х гг. Крестовоздвиженский храм, занимавший всю площадь, был разобран (рисунок Б.2.39; Б.2.40).

Здание **фабрики-кухни** – это характерный пример архитектуры конструктивизма, где функциональный процесс, predetermined импортным оборудованием и соответствующей технологией, сочетается с выразительным архитектурным решением, оперирующим скудными средствами.

Объемно-пространственная композиция здания фабрики-кухни сформирована двумя перпендикулярно поставленными трехэтажными корпусами, соединенными резко возвышающимся полукруглым угловым элементом. Большой радиус и значительная высота делают этот сегмент пластически активным центром композиции, придающим ей выраженный динамизм, усиленный асимметрией боковых частей. Обращает на себя внимание и лаконичность форм, подчеркнутая гладкостью стен, прорезанных окнами, сгруппированными в ленты различной длины. Значительную композиционную роль играет угловое окно на боковом фасаде здания со стороны Кремля: именно оно дает импульс, направляющий движение к центру. Горизонтальный ритм окон прерывается вертикальными оконными проемами на всю высоту здания — пластический мотив, отсылающий к архитектуре эпохи модерна (на старинных фотографиях Тулы аналогичное решение можно увидеть совсем рядом — в угловом доме Ермолаева-Зверева, ныне снесенном).

Рассматривая здание фабрики-кухни в контексте застройки Крестовоздвиженской площади, можно выделить факторы, повлиявшие на его архитектурное решение. Прежде всего, это сам тип композиции, акцентирующий угол здания. Мотив закругленного угла впервые появляется в архитектуре Тулы в эпоху классицизма, в зданиях присутственных мест, фланкирующих главную городскую магистраль, и подчеркивает их обращенность к центру города. Впоследствии этот мотив завоевывает популярность и обыгрывается в различных стилевых системах.

Среди дореволюционных построек такого типа следует выделить здание городской думы в на Крестовоздвиженской площади, где пластическая разработка угла достигает максимальной для Тулы интенсивности: центральная (угловая) часть здания не только значительно приподнята над боковыми

крыльями, но и увенчана куполом. Общая схема композиции сопоставима со схемой здания фабрики-кухни, однако есть и существенная разница: столь активного полукружия, как у фабрики-кухни (с радиусом, превышающим ширину корпуса), в Туле еще не было. Резкий контраст высот центрального объема и боковых частей здания находится в явной параллели с расположенным напротив зданием городской думы (рисунок Б.2.54).

Еще один пример тульского конструктивизма – здание **школы ФЗУ № 1**, построенное в 1932 г. у стен кремля. В этот период в Туле были основаны четыре школы ФЗУ, в том числе и школа ФЗУ № 1 – одна из лучших и крупнейших в СССР (рисунок Б.2.45). Здание школы было выстроено на месте разобранной Казанской церкви, в непосредственной близости от Крестовоздвиженской площади и выходящего на нее здания фабрики-кухни. Оно заняло территорию бывшей Казанской площади, располагавшейся на берегу р. Упы у Наугольной (северо-западной круглой угловой) башни Тульского кремля. Архитектура здания, П-образного в плане, предельно лаконична и развивает в своем образе «производственную» линию тульского конструктивизма: оконные проемы верхних этажей основного объема здания объединены в горизонтальные ленты, имитирующие остекление заводских помещений. Полностью остекленный полукруглый эркер на углу здания композиционно перекликается с угловой Круглой башней Кремля, а также напоминает аналогичный элемент здания ДК металлистов в Заречье. Несколько неожиданно воспринимается в этом абсолютно «производственном» по образу сооружении трехчастный аттик, завершающий боковой фасад: это единственная деталь композиции, имеющая ретроспективный характер. Однако надо учесть, что этот фасад находится в визуальной связи с Крестовоздвиженской площадью, на которую выходят здания городской думы и фабрики-кухни, имеющие главным элементом композиции резко возвышающийся объем – своего рода аттиковый этаж.

На площадь выходят еще два здания постройки рубежа XIX–XX вв.: дома купцов братьев Золотаревых и купчихи Зайцевой, архитектура которых

следует классицистической традиции – центры их фасадов также отмечены аттиками разной формы. В общем архитектурном облике площади эти аттики воспринимаются как отголоски главной темы основных сооружений. Атик школы ФЗУ оказывается, таким образом, включенным в тот же контекст. Его трехчастная форма в упрощенном виде повторяет завершение многих зданий Тулы, построенных в предшествующие десятилетия.

В трансформации архитектурного облика исторического центра города свою роль сыграли такие постройки, как жилые дома нового типа для рабочих. В начале 1920-х гг. наиболее распространенным видом рабочего жилища в Туле были малоэтажные дома. С 1925 г. началось строительство домов средней этажности на основе «функционалистских» типовых секций.

В исторически сложившихся районах Левобережья в 1930-е гг. строили на отдельных участках трех-пятиэтажные жилые здания конструктивистского типа. Это, прежде всего, пятиэтажный жилой дом-коммуна товарищества «Красная кузня» (ул. Советская, д. 47), жилой дом № 59 по улице Л. Н. Толстого и жилой дом на пересечении улицы Коммунаров с ул. Гоголевской. Все эти здания были выстроены в соответствии со стилистическими предпочтениями того времени: строгие (пожалуй, даже скупые) архитектурно-декоративные средства не вписывались в архитектурно-пространственную среду исторического центра. Здание товарищества «Красная кузня», построенное на одной из ключевых улиц города, в непосредственной близости от кремля, выглядело чужеродным элементом в сложившейся дореволюционной «мещанской» застройке центра. Остальные жилые дома размещались на значительном расстоянии от исторического центра (ближе к окраинной Киевской заставе на юге города), вдоль магистрали, ведущей в сторону города Орла. Лицевыми фасадами они выходили на одну из главных улиц города. Выстроены были в камне, задавая своим четырехэтажным лаконичным объемом новый масштаб застройки развивающегося жилого района (рисунок Б.2.46).

В середине 1930-х гг. характер советской архитектуры меняется. Все больше используется наследие прошлого для создания монументальных форм и отхода от аскетического романтизма первых десятилетий советского зодчества. Из построенных в Туле зданий для начала этого периода характерен жилой 58-квартирный дом по проспекту Ленина (1938). Шестисекционный четырехэтажный дом имеет симметричную композицию, которая подчеркнута повышением двух средних секций до пяти этажей и выступами крайних секций. В оформлении дома использованы классические элементы: пилястры с дорическими капителями, кронштейны под карнизом и др. На архитектуре здания явно отразился индивидуальный подход авторов к решению жилого дома. Для различных предприятий и учреждений города Тулоблпроект создавал двух-трехэтажные жилые дома на основе типовых секций.

В разных частях города строятся новые детские учреждения, техникумы и училища, кинотеатры, гостиница «Центральная», учреждения здравоохранения, спорта.

В число архитектурных доминант центра Тулы входит и здание консерватории (памятник архитектуры начала XX в.), построенное по проекту московского архитектора И. А. Иванова-Шица. В фасадах здания сочетаются неоклассицизм и модерн. Другим акцентным зданием является расположенное на Киевской улице (ныне пр. им. Ленина) здание бывшего Тульского дворянского клуба (в 1925 г. было передано Тульскому драматическому театру, затем концертному бюро) (рисунок Б.2.55).

Планировка и застройка городских промышленных районов оказали значительное влияние на характер архитектуры периода индустриализации. Так называемую «производственную» линию можно проследить в памятниках архитектуры конструктивизма, возведенных в исторически сложившихся рабочих районах города. Например, Г-образное в плане здание **ДК Металлистов** Тульского оружейного завода, построенное в 1931 г. по проекту архитектора П. А. Голосова, разделено на клубную и зрелищную части, связанные

между собой, но имеющие и отдельные входы (рисунок Б.2.56). Хорошо продуманное функциональное зонирование плана наглядно отражено в его объемно-пространственной композиции. Внешний облик здания предельно прост даже для конструктивистской архитектуры. Цепочки горизонтальных окон на разновеликих объемах здания ассоциируются с остеклением заводских переходов. Фасадную композицию обогащают различные по величине и форме окна: прямоугольные (горизонтальные и вертикальные), ленточные, угловые. «Производственная» линия тульского конструктивизма отразилась и в постройках в историческом центре (здание школы ФЗУ № 1, построенное у стен Тульского кремля).

Архитектурный облик Тулы испытал влияние форм авангардной архитектуры Москвы, но отличительной чертой тульского конструктивизма можно считать относительную геометризованную бескомпромиссность внешней формы и внутреннего пространства: сооружения, различные по функциям, отмечены формально-композиционной общностью, а постройки сходного назначения имеют различную пластическую интерпретацию. Несмотря на ярко выраженные внешние черты нового творческого метода, в постройках рассматриваемого периода просматривается традиционная классицистическая композиция (интеграция основных форм и композиционных схем). Именно эта тенденция к ретроспекции придает тульскому конструктивизму некоторую «провинциальность». Здесь мы сталкиваемся с принципиальным различием художественных концепций тульских памятников эпохи конструктивизма и программных произведений⁴ этого архитектурного направления. В тульских зданиях внутреннее пространство и внешняя форма относительно автономны, поэтому различные по функции сооружения отмечаются формально-композиционной общностью, а сходные по функции объекты по-

⁴ К последним можно отнести постройки арх. К. Мельникова в Москве: ДК им. И. В. Русакова, клубы фабрик «Буревестник» и «Свобода». У Мельникова фасад всегда выступает как функция внутреннего пространства, вследствие чего каждый объект приобретает ярко выраженные индивидуальные черты.

лучают различную пластическую интерпретацию. В этом отношении показательно сравнение зданий ДК «Серп и Молот» и ДК Metallистов.

Дворец культуры «Серп и Молот» завода «Штамп» был построен в 1929 г. в рабочем районе Чулково на перекрестке двух улиц (ул. Степанова и ул. Чапаева). При формировании объемного решения здания была использована (хоть и в значительно меньшем масштабе, чем в здании фабрики-кухни на Крестовоздвиженской площади) вариация той же принципиальной схемы (закругленный угловой объем, контрастирующий по форме и высоте с плоскостями перпендикулярных друг другу боковых корпусов). На главный фасад выходит «конструктивистская» лента горизонтально расположенных окон, обеспечивающих отличную освещенность фойе второго этажа. Эта композиция также носит выраженный динамичный характер (рисунок Б.2.57).

В 1931 г. около Дворца культуры «Серп и Молот» был выстроен кино-театр им. Степанова на 500 мест.

Рассматривая композиционную структуру еще двух характерных сооружений тульского конструктивизма – поликлинику станции Тула в привокзальном районе и хирургический корпус тульской глазной больницы (1933) в Заречье, – вновь можно провести параллели с памятниками архитектуры модерна.

Двухэтажное здание хирургического корпуса тульской глазной больницы, Г-образное в плане, расположено в глубине участка (рисунок Б.2.58). Закругленный эркер торцевого фасада, сильно выступающий из плоскости стены и опирающийся на круглые столбы, эффектно оформляет главный вход в здание. Сплошная горизонтальная линия остекления, переходящая на боковые фасады, контрастирует и с круглыми окнами первого этажа, и с ритмом окон боковых фасадов, где различные по форме и пропорциям оконные проемы чередуются с вертикальными полосами остекления, объединяющими оба этажа. Главная особенность этого здания — широкий сплошной скульптурный фриз в верхней части, также переходящий на боковые фа-

сады. Подобный пластический мотив, популярный в эпоху модерна, встречается в уже упомянутом доме Ермолаева-Зверева, построенном в 1909 г.

Та же главная пластическая тема фасада – выступающее из плоскости стены полукружие – совершенно иначе разработана в здании поликлиники станции Тула на ул. Д. Ульянова. Относительная простота симметричного в плане здания, в упрощенной форме воспроизводящего традиционную классицистическую композицию, компенсируется боковыми ризалитами главного фасада. Обращает на себя внимание сильно выступающий полукруглый объем на дворовом фасаде, акцентирующий композиционную ось. Архитектурная выразительность здания достигается контрастом гладких стен и оконных проемов, ритмический строй которых нарушает монотонность протяженных фасадов (рисунок Б.2.59).

Рядом со зданием поликлиники им. Ф. Э. Дзержинского в эти же годы сооружается и Дворец культуры железнодорожников, имеющий зрительный зал на 1000 мест, расположенный на первом этаже, удобно связанный с вестибюлем, фойе, а также другими клубными помещениями. В 1950-х гг. (после Великой Отечественной войны) фасады здания и интерьер были коренным образом реконструированы и приобрели характерный облик того периода, использовавшего формы и декор классической архитектуры. Здание клуба вошло в ансамбль общественных зданий, расположенных в привокзальном районе города.

2.6. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий

В годы предвоенных «сталинских пятилеток» город значительно выросся. В 1926 г. численность населения в нем составляла 155 тыс. человек, а в 1939 г. возросла до 272,4 тыс.

Практика решения вопросов создания новых районов в существующих городах имеет свою специфику. Однако существуют и общие стремления:

- сохранить в процессе развития города органическую связь между местами труда и жительства;

- использовать для заселения участки, наиболее благоприятные в природном и санитарном отношении, а также обеспечивающие наибольшую экономичность строительства;

- повысить эффективность использования городской территории путем уплотнения застройки;

- вывести население из районов, неблагоприятных в санитарном отношении, затопляемых и пр.

Территории массового посещения образуют основу планировочной структуры города, а величина их посещаемости представляет собой количественное выражение связи жилища с местами приложения труда и обслуживания.

Особенностью градостроительного развития Тулы является тот факт, что город развивался не только вдоль реки, но и по исторически сложившимся стратегически важным направлениям: северному – на Москву и южному – на Курск. Новые рабочие районы связывались с самим производством железнодорожными ветками. Грандиозным инженерным событием для города стало возведение нового чугунного моста с прокладкой по нему рельсового трамвая, связавшего центр города и Чулково, а также расположенный восточнее район Щегловской засеки. В южном направлении трамвай связал центр с Толстовской заставой на юге города, а дальше был проложен путь до района Косая Гора при Косогорском металлургическом комбинате. Прокладка трамвайных путей тоже стала фактором, стимулирующим развитие вдоль них селитебной территории.

Развитие промышленности в Туле привело к расширению существовавших рабочих районов (Центральный, Заречье, Чулково), а также к строительству новых районов. Наиболее крупные среди них:

- пос. Серебровский в привокзальном районе, восточнее Московско-Киевской железной дороги;

- рабочий поселок завода НКПС у Одоевского шоссе, рядом с пос. Мясново;
- поселки им. Кирова и им. Томского при Патронном заводе;
- Рогожинский поселок на левом берегу речки Рогожки, на юго-востоке от основной магистрали в южном направлении;
- Новотульский поселок в районе железнодорожной станции Криволучье (самый крупный поселок).

Впоследствии большинство рабочих поселков вошли в состав города, стали его «спальными» районами. Так, в 1930 г. стал городским районом пос. Мясново, расположенный западнее исторической части, на левом берегу Упы, в 1931 г. – пос. Куруловка, расположенный севернее исторической Тулы, а позже – пос. Косая гора на выезде из города в южном направлении [169]. Вместе со строительством рабочего поселка при Косогорском металлургическом заводе был запроектирован (арх. И. Бузуновым из Мособлпроекта, 1934 г.) и реализован Парк культуры площадью 160 га (рисунок Б.2.60).

Строительство малоэтажных жилых домов в поселках велось компактными кварталами. Эти дома не отличались архитектурными достоинствами. На начальном этапе формирования новой селитебной территории рабочее поселение застраивалось преимущественно бараками и временными постройками, но были и примеры капитальных каменных зданий.

2.7. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Тулы

Масштаб трансформации среды жизнедеятельности Тулы определяется следующими основными параметрами: увеличением площади города; ростом населения; увеличением количества и площади производственных предприятий, общественных и жилых зданий; возникновением новых улиц, площадей и дорог, общим увеличением длины магистралей; новыми архитектурными акцентами и городскими доминантами (иногда с заменой существующих);

появлением зон контрастного сочетания исторической и новой застройки; локализацией исторической территории «поясом» новостроек; освоением новых прибрежных территорий; сохранением историческим ядром Тулы значения единственного центра; более четкой локализацией направлений развития города.

2.7.1. Увеличение площади города

В годы индустриализации территория города увеличилась почти вдвое за счет присоединения к городской черте вновь образованных и разросшихся рабочих поселков при крупных промышленных предприятиях. Основной территориальный рост наблюдался вдоль Московско-Курской железной дороги и вдоль «вылетных» шоссейных дорог в северном (на Москву) и южном (на Курск) направлениях. Осваивались новые территории и в восточном направлении вдоль берегов Упы и Сызрано-Вяземской железной дороги (поселки им. Кирова, им. Томского, Новотульский поселок). На западных окраинах рост происходил за счет присоединения к городу поселков Серебровский, Мясново, рабочего поселка завода НКПС.

2.7.2. Рост населения

В 1926 г. численность населения Тулы составляла 155 тыс. человек, а в 1939 г. возросла до 272,4 тыс. В 1937 г. в результате административно-территориальной реформы Тульская губерния вышла из состава Московской области. Образовалась Тульская область, а Тула получила статус областного центра. Рост населения происходил за счет притока жителей Тульского края и соседних губерний, приезжавших работать на строительстве заводов, которым руководили столичные и зарубежные специалисты. Рост населения города сопровождался жилищным, культурно-бытовым и коммунальным строительством.

2.7.3. Увеличение количества и площади производственных предприятий

Планы индустриализации в Туле реализовывались как расширением и реконструкцией существующих промышленных предприятий, так и строительством новых. В результате реконструкции территория Тульского оружейного завода значительно расширилась вдоль левого берега р. Упы на запад от исторических корпусов до Московско-Киевской железной дороги и железнодорожного моста через Упу.

Были расширены, надстроены и реконструированы корпуса радиозавода (в историческом центре города). Увеличилась, хотя и незначительно, территория завода «Красный Октябрь» в рабочем районе Заречье. Значительно расширилась территория завода НКПС (впоследствии на базе этого завода была сформирована промышленная зона – Лихвинский промрайон). Был реконструирован и территориально расширен Косогорский металлургический завод, исторически расположившийся на возвышенности Косая Гора к югу от города, на р. Воронке.

За годы индустриализации вступили в строй Новотульский металлургический комбинат и Завод сельскохозяйственных машин. Они были выстроены к востоку от города, на свободных территориях. Завод был построен в непосредственной близости (восточнее) от Патронного завода и завода «Штамп», образовавших совместную промышленную зону на северо-востоке города (ныне Кировский промрайон). Общая площадь этих предприятий составила почти 1800 га, что немного по сравнению с площадью всего исторического центра Тулы, но многократно превышало площадь территорий всех функционирующих на тот момент промышленных предприятий в городской черте.

2.7.4. Увеличение количества и площади общественных и жилых зданий

В Туле строительство малоэтажных жилых рабочих поселков велось компактными кварталами. В городе также (но уже по выборочному принципу) строили трех-пятиэтажные жилые дома на отдельных участках. В 1925–1926 гг. было возведено 23 малоэтажных жилых дома. Всего за первую пятилетку рабочие Тулы получили 123 тыс. кв. м жилья. Началось строительство трех-четырёхэтажных домов на основе типовых секций (с коммунальными удобствами). Строительство 1932 г. превосходило по своим масштабам строительство предыдущих лет.

Рост жилой площади в городе Туле можно проследить по данным, приведенным в Заключении (таблица 2).

Из объектов общественного назначения на структуру города прямо или косвенно повлияли:

- четыре школы ФЗУ: при Патронном заводе, при Metallургическом комбинате на Косой Горе, школа ФЗУ железнодорожников, ФЗУ № 1;
- учебный комбинат;
- Механический институт;
- пять техникумов;
- Высшая коммунистическая сельскохозяйственная школа;
- две фабрики-кухни;
- две поликлиники;
- хирургический корпус;
- глазная больница;
- три Дворца культуры и Клуб металлистов.

2.7.5. Появление новых улиц и дорог. Общее увеличение длины магистралей

Дорожное хозяйство и транспорт в Туле развивались очень интенсивно. Была построена новая железнодорожная линия Плеханово – Козельск. Наиболее крупным инженерным сооружением в Туле явился новый металлический Чулковский мост, соединивший Чулковский рабочий район с центром города.

В Тульском округе протянули 240 км новых автодорог (Тула – Одоев – Белев, Деделово – Богородицк, Жданка – Товарково, Богородицк – Волово, Волово – Доробино – Кресты – Архангельское – Медведки и от Ефремова до границы Елецкого округа).

2.7.6. Появление новых архитектурных акцентов и доминант

Годы индустриализации ознаменовались массовым уничтожением церквей, что привело к потере архитектурных доминант и, соответственно, к «рыхлости» пространственной структуры исторической части города. Новые здания лишь частично возместили эти потери. Так, например, фабрика-кухня № 1 на Крестовоздвиженской площади и здание школы ФЗУ № 1, возведенное на месте снесенной Казанской церкви, были выстроены в соответствии с новыми стилистическими тенденциями в архитектуре того времени (конструктивизм). Тем не менее они относительно гармонично сочетались с окружающей застройкой, в том числе и Тульским кремлем. При этом кремль остался единственной архитектурно-пространственной доминантой города. Новых городских доминант, равных кремлю по силе воздействия и пространственной значимости, за годы индустриализации не возникло.

В рабочих районах Тулы новыми архитектурными акцентами стали дворцы культуры: ДК Железнодорожников в Привокзальном районе, ДК «Серп и Молот» в Чулково (Пролетарский район), клуб металлистов в Заречье.

2.7.7. Появление зон контрастного сочетания исторической и новой застройки

Не все новые постройки, возводимые в историческом центре, удачно вписывались в окружающую среду. Были и здания, визуально связанные с исторической застройкой, но масштабно и стилистически чуждые ей (к ним относится снесенный в начале 2000-х гг. жилой многоквартирный дом товарищества «Красная Кузня» на ул. Завальской и ряд других построек).

2.7.8. Локализация исторической территории «поясом» новостроек

Новые пятиэтажные дома в Центральном районе строились вдоль основных магистралей, создавая контраст с внутриквартальной малоэтажной ветхой застройкой. В рабочем районе Заречье, наоборот, историческая застройка вдоль красных линий ул. Миллионная (ныне Октябрьская) оставалась малоэтажной, все новое строительство происходило внутри кварталов. Таким образом, создавались зоны контрастного сочетания исторической и новой застройки. Происходила локализация исторической территории «поясом» новостроек в исторически сложившихся рабочих районах в восточном, северном и юго-западном районах.

2.7.9. Освоение новых прибрежных территорий

Освоение новых прибрежных территорий происходило за историческими границами города: значительная территория на левом берегу Упы была освоена Новотульским промышленным комбинатом и рабочим поселком при нем; вдоль правого берега Воронки происходило расширение производственных площадей Косогорского металлургического комбината, строился поселок Косая Гора.

2.7.10. Появление второго центра города на другом берегу реки

Историческое ядро Тулы сохранило свое значение единственного центра. Второго центра не возникло.

2.7.11. Более четкая локализация направлений развития города

В результате трансформаций городской территории в период индустриализации произошла более четкая локализация исторически сложившихся направлений развития города: на север – в сторону Москвы, на юг – на Орел и Курск, на запад – в Калугу; также оформилось и интенсивно развивалось восточное направление – в сторону города Венева. Новое направление развития города происходило за счет освоения новых (равнинных) территорий вдоль берегов Упы под строительство Новотульского металлургического комбината, оказавшего большое влияние на развитие транспортной инфраструктуры. Образование на востоке города новых крупных промышленных зон (Новотульской и Кировской) способствовало развитию новых селитебных районов – рабочих поселков при заводах, со временем разросшихся и вошедших в состав города как новые рабочие районы. Наиболее интенсивно город развивался в восточном и южном направлениях (из-за металлургических гигантов).

Центром притяжения селитебной территории в восточном и юго-восточном направлениях от города стали Завод сельскохозяйственных машин (ныне ПО «Туламашзавод») и Новотульский металлургический завод (ныне «Тулачермет»); в западном – завод НКПС (ныне «Желдормаш»); в южном – Косогорский металлургический завод (ныне ОАО «КМЗ»). Северное направление (несмотря на то, что крупных промышленных производств там не было) являлось одним из ключевых направлений транспортных грузовых и пассажирских потоков.

2.8. Рекомендации по сохранению и использованию архитектурно-пространственного наследия Тулы конца 1930-х гг.

Проблема предотвращения полного исчезновения характерного и ценного архитектурного наследия должна решаться на разных уровнях. Так, например, Союз малых городов России разработал программу экономического и социального развития малых и средних городов Российской Федерации на 2009–2012 гг. и до 2017 г. [4]. Концепция данной программы была рассмотрена и одобрена Комитетом Совета Федерации по вопросам местного самоуправления. Тема диссертационного исследования является частью комплексной научной проблемы «Малые города России» и ее составляющей – «История и культура малых и средних исторических городов центральной части России» (прил. Г).

Для успешного решения поставленных вопросов периодически обновляется законодательная база: 26 октября 2015 г. был актуализирован Закон Тульской области от 28.02.2007 № 795-ЗТО (ред. от 13.07.2015) «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации в Тульской области» (принят Постановлением Тульской областной Думы от 15.02.2007 № 43/1817) [15]; 30 декабря 2015 г. вышла актуализированная редакция к Федеральному закону № 73-ФЗ от 25 июня 2002 г. [14].

По Федеральному закону № 73-ФЗ 2002 г., принципиально новым стало законодательное определение памятников истории и культуры как особого вида недвижимого имущества. Был введен ряд новых понятий, таких как «предмет охраны», «территория объекта культурного наследия», «государственная историко-культурная экспертиза». Понятие государственных списков памятников истории и культуры заменено понятием единого государственно-

го реестра объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации [8].

В конце 2014 г. Тульской городской Думой было принято соответствующее решение о внесении поправок в действующий (с 2007 г.) генплан города [7]. Согласно этим поправкам, предусматриваются дальнейшее совершенствование транспортной сети, более активное озеленение города, вынос окраины за пределы вредных производств, улучшение экологической обстановки с решением задач устройства санитарно-защитных зон промышленных предприятий.

В соответствии с данными Центра по охране и использованию памятников истории и культуры Департамента культуры Тульской области, кроме построек, включенных в список объектов, охраняемых государством, на территории города Тулы находится значительное количество вновь выявленных памятников: 32 памятника архитектуры и градостроительства и 37 памятников археологии.

Необходимый состав и границы зон охраны объектов культурного наследия определяются Проектом зон охраны объектов культурного наследия, который для Тулы был разработан в 1990 г. в организации «Тульскгражданпроект». Проект охватывал территорию, приблизительно соответствующую границам реализации дореволюционного регулярного плана Тулы начала XX в. Естественно, что через четверть века проект потребовал пересмотра и доработки: за прошедший период было совершено немало «градостроительных ошибок». Так, например, новое здание Музея оружия, построенное в 2012 г. на правом берегу р. Упы, в непосредственной близости от Тульского кремля (через реку) и Зареченского моста, значительно исказило историческую панораму Заречья, полностью нарушив визуальные связи с историческим ядром и исключив из визуального восприятия Николо-Зарецкий храм. (рисунок Б.2.61). Вина городских властей здесь очевидна.

Одна из наиболее ценных составляющих культурного наследия Тулы – целостная планировочная структура центрального ядра исторической части

города, которая определена в проекте зон охраны как комплексная зона охраны исторического ядра города (историко-заповедная территория) и полностью сохранена в проектных предложениях Генерального плана.

Исходя из результатов проведенного исследования, автор настоящей работы считает возможным предложить корректировку Проекта зон охраны, утвержденного в 1991 г.

1. Необходимо изменить границы охранных зон и зон регулирования застройки в историческом центре Тулы в соответствии со следующими соображениями.

Еще в проекте 1991 г. упоминалось о необходимости включить в систему охранного зонирования Тулы не только ценные историко-градостроительные комплексы в пределах исторического ядра, но и характерные архитектурно-планировочные образования на всей территории города. В силу ряда причин в данном направлении сделано ничего не было. Кроме того, высотный регламент, как правило, не соблюдается: даже в непосредственной близости от кремля в квартальной застройке то здесь, то там вырастают жилые дома повышенной этажности (в историческом ядре застройка двух-трехэтажная) с нелепыми завершениями в виде ротонд и «башенок». Как следствие, следует пересмотреть и изменить (расширить) границы зон охраны таким образом, чтобы четко регламентировать возможности вмешательства нового строительства в существующую застройку, максимально заботясь о сохранении исторического наследия.

2. Необходимо территориально расширить понятие «исторического ядра» Тулы, обозначенного в правовых документах как «площадь, ограниченная дуговой улицей Советской и рекой Упой, на которой располагается сам кремль и ближайшая историческая застройка».

Статус исторического ядра должна получить и застройка вдоль пр. Ленина, хотя бы до ул. Первомайской (бывшей улицы Мотякинской), где располагалась Киевская застава, как территория, на которой издревле происходило формирование городской среды. Во все исторические периоды развития

города самые важные и значимые постройки возводились именно вдоль Киевской улицы (ныне пр. им. Ленина): красные линии этой главной городской магистрали одной из первых в городе оформили каменные дома.

Статус ценного культурного наследия должна получить планировка города в том виде, в каком она сложилась к началу XX в. и сохранилась до периода индустриализации и до рубежа 1950-х – 1960-х гг., когда в градостроительную ткань города стали активно внедряться новые планировочные идеи жилых микрорайонов (новостройки «хрущевского» периода).

До этого момента город, естественно, развивался и разрастался, но в планировочном отношении сохранялись градостроительные принципы, заложенные в эпоху классицизма, т. е. наблюдалась полная историческая преемственность. Практически все (единичные) объекты рассматриваемого периода органично вписались в сложившуюся историческую застройку и структуру городского плана (за исключением дома-коммуны товарищества «Красная кузня»).

3. Необходимо более деликатно осуществлять новое строительство в историческом центре, не «загромождая» визуальные коридоры

Строительство объектов в непосредственной близости от исторического центра может нарушить структурно важные визуальные связи. К таким «искажающим» объектам в Туле безусловно относится наряду с Музеем оружия, огромное, не сомасштабное исторической застройке здание торгово-развлекательного центра на площади Ленина (в то же время оно поддерживает новый архитектурный масштаб в центре, заданный крупными зданиями фабрики-кухни и дома-коммуны, построенными около кремля, а вместе со зданием Дома Советов образует архитектурные кулисы на линии восприятия Успенского собора) (рисунок Б.2.62).

4. Необходимо начать работу по приданию того или иного охранного статуса объектам, появившимся в период индустриализации

В число таких объектов могут войти ДК «Серп и Молот» завода «Штамп» в районе Чулково как характерный пример «тульского конструктивизма» с его упрощенной трактовкой образцов столичного конструктивизма.

В число «претендентов» на получение охранного статуса должен войти и парк при Косогорском металлургическом заводе, спроектированный в 1934 г. архитектором И. Бузуновым (Мособлпроект) как памятник ландшафтной архитектуры периода индустриализации.

5. Необходимо провести дополнительные исследования, касающиеся авторства некоторых объектов архитектурного наследия данного периода.

В ходе проводимого исследования нами было выявлено несоответствие: проект клуба металлистов в рабочем районе Заречье города Тулы приписывается Илье Александровичу Голосову, однако представляется, что автором данного сооружения (по сути, типового клуба для провинциальных городов) является Пантелеймон Александрович Голосов. Отсюда следует, что необходимо провести ряд дополнительных специальных (историко-культурологических) экспертиз с целью уточнить атрибуцию некоторых памятников архитектуры данного периода.

6. Необходимо найти возможность воссоздания системы пространственных ориентиров, практически полностью уничтоженной в годы индустриализации.

В Туле, как исторически сложившемся городе, существовала определенная система доминант (преимущественно это были вертикали колоколен, купола храмов и башни кремля), на которые ориентировалась уличная сеть, имея замкнутые перспективы. Центральная ось была ориентирована на колокольню Успенского собора в кремле (восстановлена в 2012 году). Другая важная визуальная ось из центра замыкалась колокольной Всехвятского собора на Всехвятском кладбище (за Киевской заставой). Визуальный коридор улицы Советской замыкался силуэтом церкви Фрола и Лавра. Был еще

ряд более локальных («внутренних») видовых перспектив, которые обогащали сеть структурно значимых визуальных осей.

Натурное обследование показало, что не все разрушенное может быть воссоздано в прежнем виде и на прежних местах из-за новостроек. Но создать новую систему доминант, которая бы композиционно «держала» и пространственно обогащала застройку центра, возможно. Примером является воссозданная не в историческом виде, но близком ему по высоте и силуэту колокольня Успенского собора кремля (рисунок Б.2.63).

Все новое и ценное, что внес период конструктивизма, фактически было поглощено более поздними наслоениями, став для них своеобразным фундаментом (обнажать его нет смысла и возможности). В живой ткани города остались лишь фрагменты – объекты, подробно рассмотренные в данном исследовании. В плане города они располагаются разрозненно и собрать их воедино с восстановлением утраченного можно лишь виртуально (путем создания некой музейной экспозиции).

Но есть другой путь – путь преемственного развития. В современных формах можно попытаться возродить некоторые архитектурно-планировочные традиции (отчасти это и пытаются делать тульские архитекторы, но не всегда удачно). Сегодня актуально не восстановление утраченного, а следование масштабным, ритмическим, пространственно-планировочным традициям тульского зодчества.

Выводы по материалу второй главы

1. Исторически сложившаяся планировочная структура Тулы оказалась чрезвычайно устойчивой к трансформирующему воздействию процессов ускоренной индустриализации 1930-х гг.

2. Период интенсивной индустриализации имел следствием определенную локализацию территории Тулы, обусловленную окружением промыш-

ленными зонами и рабочими поселками. Тем самым стимулировался процесс консервации исторической территории города и ее архитектурного облика, способствующий сохранению исторического ядра Тулы как памятника архитектурно-градостроительного искусства (схема В.4).

3. Большую роль в развитии Тулы как исторического приречного города играет не только Упа, но и система транзитных и «вылетных» магистралей, что наглядно проявилось в период индустриализации. При этом на характер территориального развития города влиял и такой фактор, как взаимное «притяжение» к соседним городам Окского бассейна, что было следствием их промышленно-экономической и социально-культурной кооперации (схема В.6; В.7; В.8).

4. Период индустриализации выявил противоречие между логикой развития промышленной застройки вдоль р. Упы и потребностями города в создании архитектурно-ландшафтного облика береговых зон для селитьбы и отдыха.

5. Процесс индустриализации лишь частично нарушил исторически сложившуюся систему архитектурных доминант, несмотря на утрату некоторых ключевых памятников храмового зодчества. Новые доминанты и рядовая застройка, выполненные в функционалистских формах, как правило, резко контрастировали с традиционной архитектурой Тулы. Контраст ослабевал по мере удаления от исторического центра города.

6. Период индустриализации predetermined направления перспективного развития селитебных и промышленных зон города (схема В.5).

7. В результате сноса существовавших градостроительных доминант и зачастую «неделикатного» вмешательства в историческую застройку появились зоны контрастного сочетания исторической и новой застройки, произошла локализация исторической территории «поясом» новостроек. Все это породило новые проблемы сохранения архитектурно-планировочного наследия города.

ГЛАВА 3. ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАЛУГИ И ОРЛА КАК ВЗАИМОСВЯЗАННЫХ ЦЕНТРОВ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РЕГИОНА

3.1. Планировочная структура Калуги и Орла на начало 1920-х гг.

Рассматриваемые города относятся к крупным поселениям, исторически входящим в орбиту производственного, хозяйственного и культурного влияния Тулы.

3.1.1. Калуга

В конце XVII в. Калуга была достаточно крупным торговым центром страны, но многочисленные пожары XVIII в. (1742, 1754, 1760 гг.) почти полностью уничтожили его. Организация среды жизнедеятельности Калуги может служить оригинальным примером «диагональной» композиции (рисунок Б.3.1).

В XVIII в. историческая часть города сохранила свою композиционную структуру, документально зафиксированную в 1778 г. Центральным композиционным узлом оставалась получившая прямоугольную форму Соборная площадь, расположенная на берегу Оки. Главная магистраль – старая Московская дорога, ведущая к центру, – являлась композиционной осью, на основе которой строилась структура Калуги. Три параллельных концентрических магистрали окаймляли по трапеции центральную площадь и выходили на набережную Оки. Средняя трапециевидная магистраль была запроектирована как бульварный «променад». В местах ее излома были намечены две круглые площади, а на пересечении с Московской дорогой – полуциркулярная площадь (рисунок Б.3.2).

К середине XIX в. согласно новому генплану сформировались две круглые и одна полуциркулярная площади, были проложены новые улицы. Все осуществленные мероприятия проходили по запланированной ранее

схеме преобразования общей среды жизнедеятельности города. Особое внимание уделили центральной зоне: на Соборной площади был построен комплекс зданий присутственных мест; в центре площади сооружен собор; через овраг, примыкающий к Соборной площади, возведен арочный мост, который стал неотъемлемой частью центрального ансамбля. Композиция комплекса Гостиного двора, возведенного рядом с ансамблем Соборной площади, придала центру Калуги неповторимый и величественный характер. Архитектурный ансамбль центра дополнили высотные композиции городских церквей прилегающих районов (рисунок Б.3.3).

В XVIII–XIX вв. Калуга достигла экономического расцвета, превратившись в важный промышленно-торговый центр Московской области (в частности, став всероссийским поставщиком товарного хлеба). Главными промышленными производствами были парусно-полотняное и канатное. Однако со строительством двух основных железнодорожных магистралей – Сызраньско-Вяземской и Московско-Киевской железной дороги – Калуга оказалась в стороне от оживленных путей к западным и южным портам. Катастрофическим для города оказалось также обмеление Оки и прекращение по ней речного судоходства.

В начале XX в. в городе насчитывалось всего 35 мелких промышленных производств, что повлекло за собой уменьшение строительной активности. Структуроформирующее значение сохранили устья рек Яченки и Киевки, Ямская улица, пересекающая весь город в направлении север – юг, и транспортно-железнодорожный узел со зданием железнодорожного вокзала. Сохранились пространственно-архитектурная роль складской и селитебной зон, а также влияние специфики рельефа (разновысотность берегов двух названных рек, оврагов, косогоров). Окрестности города, в частности села Ромоданово и Покровское, сохранили потенциал территориального развития. К началу 1920-х гг. территория Калуги занимала почти 7 кв. км и имела в плане конфигурацию равнобедренного треугольника с вершиной близ вокзала и основанием по Оке. Вся застройка размещалась на высоком левом

берегу Оки при впадении в нее Яченки (рисунок Б.3.4; Б.3.5; Б.3.6; Б.3.7; Б.3.8).

3.1.2. Орел

Отличительная черта архитектурно-градостроительной структуры города Орла – его расположение на обоих берегах р. Оки, у места впадения в нее р. Орлика. В число факторов исторического блока входят наличие крепости на слиянии двух рек и развитие города в двух основных направлениях: на Москву (северное направление) и на Курск (южное направление).

В XVI–XVII вв. крепость имела план в виде треугольника неправильной формы на «стрелке» между Окой и Орликом. Центр военно-политической, торговой и культурной жизни города располагался на высоком мысу у слияния рек, на правом берегу Орлика и назывался Малым острогом (вся остальная территория обозначалась как Большой острог). Постепенно в самом центре города, за пределами крепости, сформировались первые районы застройки и первый общественный центр с торговыми и казенными учреждениями. Исторически сложившаяся структура центра Орла сочетала в себе элементы радиально-кольцевой и прямоугольной планировки (рисунок Б.3.9).

В конце XVIII в. (1779 г.) был разработан первый регулярный план города. Он охватил не только центр, но и все прилегающие к нему слободы и посады, т. е. почти всю современную территорию города. Исходя из топографии местности, город был разделен на три части: левобережную (в крутой излучине Оки) и две правобережных, по обе стороны (северную и южную) от р. Орлика. Согласно принципам классицистического градостроительства, в каждой из этих частей была своя площадь, оставленная свободной от застройки. Нагорная часть города на левом берегу Оки, ранее почти не обжитая, была предназначена под будущую застройку. Однако длительное время левобережье все же оставалось малоосвоенной территорией, так как было удалено от центра города и основных путей сообщения. План настолько органично вписался в топографию и существовавшую градостроительную си-

туацию, что все основные направления развития города сохранились до настоящего времени. В новом плане устанавливался регламент на прокладку новых улиц (они должны были быть широкими и прямыми) и регулировалось каменное строительство: в центральных кварталах предписывалось строить только каменные здания, а в кварталах с деревянной застройкой – дома на каменных фундаментах.

В начале XIX в. центр административно-общественной жизни Орла переместился в новую, нагорную часть правобережного города, расположенную на высоких берегах Оки и Орлика, так как старый центр Орла на стрелке между Окой и Орликом был слишком мал и не отвечал потребностям города. Новый общественный центр с обширной площадью намечался также на высоком левом берегу Оки. Здесь, на малозастроенной территории, предусматривалась обширная (около 7,5 га), окруженная с трех сторон административными и общественными зданиями площадь. Своей четвертой стороной площадь раскрывалась во внешнее пространство – на р. Оку.

Вплоть до конца XIX в. исторический центр города сохранялся на правом берегу Орлика, но центр деловой и общественной жизни «переместился» за пределы старой крепости. Принципиально изменился и характер застройки общегородского центра. Некоторые из зданий, формировавших центральное городское пространство, сохранились до нашего времени, изменив свой внешний вид и назначение (здание Магистрата, Главное народное училище, торговые ряды, колокольня церкви Михаила Архангела). Если раньше главное место в городе занимало его укрепленное ядро-крепость, то на смену ему пришло открытое общественное пространство в новом центре города (рисунок Б.3.10).

К началу XX в. город не только имел военное значение, но был и крупным административно-торговым центром Центрально-Черноземного региона. В пользу этого говорит проведенный анализ первоначальной архитектурно-планировочной структуры Орла. С открытием железнодорожного сообщения между Тулой и Орлом в 1868 г. в городе стала развиваться

промышленность, а также коммунальная инфраструктура: начали строить водопровод (1878), трамвайную линию (1898), открыли типографию, несколько книжных магазинов и библиотеку.

Несмотря на интенсивное развитие, Орел долгие годы оставался сугубо провинциальным городом одной из наиболее отсталых земледельческих губерний страны. Вплоть до начала XX в. в городе не было центральной площади. Ее функции выполняла широкая и наиболее благоустроенная Нижняя Дворянская улица с большим бульваром, переходящим в парк на берегу р. Оки (рисунок Б.3.11; Б.3.12; Б.3.13; Б.3.14; Б.3.15; Б.3.16; Б.3.17).

3.2. Архитектурно-пространственная структура Калуги и Орла с конца 1920-х по 1930-е гг.

В период индустриализации был разработан ряд теоретических концепций и проектных предложений по преобразованию исторической среды жизнедеятельности Калуги и Орла. Они были предложены столичными профессионалами исходя из сложившейся архитектурно-пространственной структуры исторических городов, но не всегда учитывали их индивидуальные провинциальные особенности.

3.2.1. Калуга

В годы Советской власти начался новый этап развития города за счет активного строительства промышленных производств. В Калуге начали функционировать многие флагманы отечественного машиностроения: Калужский машиностроительный завод, Завод транспортного машиностроения им. Тельмана, Калужский турбинный завод, Завод путевых ремонтных машин (ныне филиал РАО «Российские железные дороги»), Калужский электромеханический завод, Калужский завод автомотоэлектрооборудования, Калужский моторостроительный завод, завод «Тайфун» и др. Строительство этих предприятий и их быстрый рост коренным образом меняли не только

архитектурно-пространственную структуру Калуги, но привычный уклад жизни горожан.

Анализ генерального плана Калуги, разработанный в годы первой пятилетки, показал, что застройка имела тенденцию роста в направлении Москвы, к северу от Оки (рисунок Б.3.18). На основе этого плана реализовывалось строительство новых жилых комплексов на бывшем Крестовском поле и на месте дороги в бывший Лаврентьевский монастырь. Важно, что центр Калуги в результате проведенных мероприятий максимально приблизился к реке. Предполагалось создать единый ансамбль, обращенный в сторону Оки. В связи с тем, что в 1930-х гг. в Калуге шло крупномасштабное промышленное строительство, появились новые жилые кварталы со всей необходимой инфраструктурой. Новые железнодорожные пути были протянуты в южном направлении – в сторону Орла и Курска, а также в северной части города. Это дало импульс развитию правобережных районов Калуги и образованию новых районов, как и планировалось, в северном направлении. В конце 1930-х гг. запланированная корректировка центральной части среды жизнедеятельности Калуги была осуществлена в полной мере.

3.2.2. Орел

Новый этап развития градостроительства в СССР начался во второй половине 1920-х гг., охватив к концу первой пятилетки более 150 крупных территорий, на которых происходило интенсивное промышленное, жилищно-коммунальное и культурно-бытовое строительство [85].

Значительные градостроительные работы проводились в середине 1930-х гг. по всей Центрально-Черноземной области, в составе которой до 1934 г. находился и Орел⁵ (рисунок Б.3.19). В 1937 г. из нескольких районов Курской, Воронежской и Западной областей была образована Орловская область. Это создало благоприятные условия для развития промышленности

⁵ С 1934 г. город находился в составе Курской области. С 27 сентября 1937 г. – центр вновь образованной Орловской области.

города, а также городского хозяйства. Орел стал областным центром. Возникла необходимость введения планового начала в городскую застройку, которая производилась по исторически сложившейся в конце XVIII в. сетке кварталов. В 1939 г. был составлен и утвержден генеральный план Орла⁶, согласно которому город должен был развиваться по уже наметившейся радиально-кольцевой системе, но с определенными корректировками, учитывающими трудности движения городского транспорта в сложных ландшафтных условиях (большой перепад высот). Новый проект также предусматривал обустройство центральной площади в Советском районе на высоком левом берегу Оки, так как старый центр на месте Театральной площади не отвечал требованиям быстрорастущего города. Для этого следовало радикально реконструировать уже существующую площадь (бывший плац), которая имела форму огромного вытянутого прямоугольника с уклоном к реке. Застройку вдоль нее и прилегающих улиц планировалось снести (за редким исключением) и лишь небольшую часть реконструировать. Доминантой новой площади (и всего района) должен был стать Дом Советов. Планировка и застройка подчинялись строгой симметрии по оси, перпендикулярной берегу Оки. Кроме того, предполагалось устройство широкой береговой улицы-бульвара с общественным характером застройки, обращенной в сторону реки (рисунок Б.3.20).

Столь жесткий, бескомпромиссный композиционный принцип устройства громадной площади с крупномасштабной прибрежной «поддержкой» был чужд уже сложившейся камерной исторической застройке, так как не имел органической связи с окружающим пространством и группой ансамблей меньшего градостроительного масштаба. Эту разобщенность особенно подчеркивали направления основных транспортных магистралей в направлении рек Оки и Орлика. В реализованном виде площадь стала бы «чужеродным элементом» в сформировавшейся городской ткани. Тем не менее новый генплан, будучи первой попыткой решительной («социалистической») реконструкции це-

⁶ Арх. А. М. Суборов (Ленинградский отдел Гипрогора).

лого города, немало способствовал осмыслению всех коренных проблем, связанных с его преобразованием. Из-за войны осуществить большую перестройку Орла по предвоенному генеральному плану не удалось.

3.3. Объективные предпосылки и условия трансформации функционально-пространственной структуры Калуги и Орла в период индустриализации

Калуга и Орел исторически были земледельческими (вспомним плодородные земли Центрального и Центрально-Черноземного округов) и торговыми центрами с мелкой кустарной промышленностью. Основными предприятиями на момент окончания Гражданской войны в Калуге и Орле были предприятия легкой, текстильной, пищевой промышленности. Большую роль играли лесозаготовка, добыча и обработка природных строительных материалов.

Обнаружение в годы индустриализации залежей полезных ископаемых дало импульс развитию промышленного строительства, которое, в свою очередь, обусловило рост городов Калуги и Орла. Это привело к тому, что они стали центрами вновь образованных областей: Калужской (1944) и Орловской (1937).

3.3.1. Исходные территориальные возможности развития

Калуги и Орла

3.3.1.1. Калуга

Возможности увеличения территории Калуги ограничивались с юга р. Окой с ее обрывистым правым берегом. Исторически вся застройка сконцентрировалась на левом, более пологом и удобном для селитьбы берегу. Рост застройки в западном направлении ограничивался притоком Оки и холмистой, изрезанной оврагами местностью ее правого берега. Город имеет

возможности для территориального роста во всех направлениях, но наиболее приоритетными являются исторически сложившиеся северное (на Москву) и восточное (на Тулу).

С севера, со стороны Москвы, являвшейся административным центром Калужского уезда и Калужской губернии до 1929 г., подходила железная дорога, но транзитного пассажиропотока (в обоих направлениях: и «север – юг», и «запад – восток») через город не было. Основные шоссейные магистрали обеспечивали транспортное сообщение города с Тулой (восточное направление, примерно 100 км), Орлом (южное направление, 250 км) и Москвой (северное направление, 160 км). В связи прекращением судоходного сообщения по р. Оке и развитием промышленности наибольшую актуальность приобрели железнодорожные пути сообщения. Именно поэтому приоритетным направлением развития города стало северное направление – на Москву. Как промышленные зоны, так и селитебные территории развивались вдоль Московской железной дороги.

В конце 1920-х гг. геологические разведочные партии обнаружили на территории Калужского края месторождения руды (Слободско-Которецкое и Бычковское), что дало новый импульс к развитию промышленности и транспортной инфраструктуры всего края и города в частности.

3.3.1.2. Орел

На первоначальную структуру Орла, расположенного в лесостепной зоне центральной части Среднерусской возвышенности, решающее влияние оказали, во-первых, исходный рельеф с двумя градообразующими реками Ока и Орлик, а во-вторых – подходящие к крепости пути сообщения. Влияние этих факторов сохранилось и в дальнейшем.

Обнаруженные в окрестностях Орла и других населенных пунктах края большие запасы ценных строительных материалов (доломитов, известняков и высококачественных глин) использовались повсеместно (из доломита, например, сложены фундаменты многих зданий).

Возможности увеличения территории Орла обеспечивались прибрежным расположением города на обоих берегах: город, естественно, имел тенденцию роста вдоль русла Оки и Орлика, а также вдоль основных транспортных магистралей в северо-восточном направлении (на Москву) и в юго-западном (на Курск).

На развитие территорий города в направлении север – юг (Орел расположен в 360 км от Москвы и в 170 км от Курска) существенно повлияло строительство Московско-Курской железной дороги – основной транспортной грузовой и пассажирской магистрали, связавшей Орел еще и с Тулой (1868). В природных условиях Орла (повышенная холмистость местности и крутые берега градообразующих рек) решение проблемы движения городского транспорта всегда вызывало много затруднений: городской центр не имел хорошей связи с периферийными районами.

3.3.2. Реализация планов индустриализации на базе Калуги и Орла

3.3.2.1. Калуга

После революции хозяйство Калужской губернии находилось в тяжелом положении. В 1920 г. из 130 предприятий работали только 66. Многие закрывались из-за нехватки сырья и топлива, сокращались и посевные площади под сельскохозяйственные культуры. Поворотным моментом в хозяйственной и политической жизни губернии, как и всей страны в целом, стали решения X съезда партии о переходе к новой экономической политике. Как следствие, произошли существенные сдвиги в хозяйственном и культурном развитии Калужского края в 1921–1925 гг. В 1927–1928 гг. продолжался рост промышленности региона. За первые два года третьей пятилетки – 1938–1939 гг. – промышленность Калуги продолжала неуклонно расти (увеличилась на 146,6 %). На тот момент она уже была одной из наиболее крупных по Тульской области. Вся промышленность в городе была представлена всеми уровнями:

- 1) союзным (машиностроительный завод «НКПС», Электромеханический завод № 1 Наркомсвязи, Весовой завод им. Тельмана);
- 2) республиканским (спичечная фабрика, ликеро-водочный и пивоваренный заводы);
- 3) областным (две швейные фабрики, скульптурная фабрика, кирпичные заводы);
- 4) местным (деревообделочный фанерно-лесопильный завод, две мебельные фабрики, механоштамповочный завод);
- 5) кустарно-промысловым (кондитерская фабрика, фабрика «Спартак», завод «Механотруд»).

В годы первой пятилетки в Калуге особое внимание было уделено именно коренной реконструкции существующих промышленных предприятий, расположенных, как и сам город, на левом берегу Оки. К числу таких предприятий относились: Машиностроительный завод НКПС, металлический завод (Калужский завод транспортного машиностроения «Калугатрансмаш»), Калужский электромеханический завод «Красный Октябрь» (ныне ОАО «КЭМЗ»).

В период первых двух пятилеток **Калужский машиностроительный завод**, основанный в 1874 г., из мастерских полукустарного типа превратился в завод железнодорожного машиностроения. В результате реконструкции территория завода значительно расширилась и представляла собой крупный промышленно-транспортный узел на северной окраине города (на выезде в сторону Москвы). Одновременно с расширением самого завода на пустырях окраины Калуги возникает и строится рабочий поселок при заводе со всей необходимой инфраструктурой, оказавший значительное влияние на дальнейшее развитие города.

Калужский завод транспортного машиностроения, основанный в 1896 г. под именем Металлического завода для производства мостовых ферм, изначально располагался на западной окраине Калуги у истоков р. Яченки (примерно в 3 км от ближайших городских построек, рядом с де-

ревней Железняки). Наличие рядом реки, пролегавшая вблизи железнодорожная ветка, шоссе из Калуги на Боровск (проходило в 100 м от построек) значительно способствовали развитию производства.

Калужский электромеханический завод «Красный Октябрь», основанный как «Электротехнический завод № 1» в 1917 г. на базе мастерских по ремонту телеграфно-телефонной аппаратуры, располагался на восточной окраине исторической части Калуги. В годы индустриализации он продолжал разрастаться, увеличивая мощности производства и занимаемую площадь благодаря своему окраинному положению на выезде из города в сторону Тулы.

В период интенсивной индустриализации в городе был сформирован промышленный пояс окруживший город с трех направлений – с запада, севера и востока.

Наряду с реконструкцией и расширением градообразующих предприятий тяжелой промышленности, в Калуге (как исторически сложившемся аграрно-торговом центре) реализовывались планы индустриализации и по легкой (Швейной фабрике им. Димитрова), и по пищевой промышленности (рыбокопильный завод, колбасная фабрика). Было построено несколько новых предприятий деревообрабатывающего производства, расположенных к востоку от сложившейся исторической застройки: механико-деревообделочный завод, две мебельные фабрики Калужского РИКа, спичечная фабрика.

В 1936 г. началось сооружение комбината синтетических душистых веществ (СДВ), в 1939 г. было начато строительство турбинного завода. В 1940 г. список городских промышленных предприятий включал уже 35 фабрик и заводов.

3.3.2.2. Орел

Планы индустриализации в Орле реализовывались как расширением действующих предприятий, так и строительством новых. Для развития промышленности строительных материалов имелась прочная сырьевая база.

Легкая и пищевая (основная в городе) промышленность всегда базировались на развитом многоотраслевом сельском хозяйстве области.

Появление в годы первых пятилеток предприятий тяжелой индустрии как основы экономики страны резко изменило структуру городской промышленности. Пищевая промышленность уступила место машиностроению и металлообработке. Так, в непосредственной близости от сложившихся жилых районов (в 1,5 км от центра, в северо-восточном направлении, на правом берегу Оки) на базе полукустарного завода братьев Кале вырос **Завод им. Медведева**, который стал выпускать текстильные и сельскохозяйственные машины. Ниже по течению Оки, на месте небольшого металлообрабатывающего завода на северо-восточной окраине города, в 2,7 км от исторического ядра (стрелки на слиянии Оки и Орлика) был создан **завод «Текмаш»**, ориентированный на выпуск машин для текстильной промышленности.

Расположенные рядом два столь крупных машиностроительных завода, занимающие значительную прибрежную территорию (примерно в два раза больше крепости на «стрелке»), дали импульс развитию промышленных и жилых районов в северном и северо-восточном направлениях.

Одновременно росло число предприятий легкой и пищевой промышленности. Был построен **завод «Главпищемаш»** (производящий оборудование для пищевой промышленности), шпагатная, обувная и швейная фабрики, моторемонтный завод. В 4 км от исторического ядра в северном направлении была возведена электростанция, которая полностью удовлетворяла промышленные и бытовые нужды того времени (выработка электроэнергии превышала дореволюционную более чем в 5 раз).

3.4. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны Калуги и Орла

3.4.1. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны Калуги

Промышленные градообразующие предприятия расположились на северной (Машиностроительный завод НКПС), северо-западной («Калугатрансмаш») и восточной («КЭМЗ») окраинах города на незначительном удалении (менее 3 км) от сложившейся селитебной территории. В 1920-х – 1930-х гг. промышленное строительство шло гораздо интенсивнее, чем в начале века. Строительство на окраинах города столь мощных предприятий с крупными производственными корпусами не могло не повлиять на архитектурно-планировочную структуру Калуги.

За годы первых двух пятилеток Калужский машиностроительный завод из мастерских полукустарного типа превратился в мощное предприятие железнодорожного машиностроения, занимающее всю территорию железнодорожного кольцевого узла Московской железной дороги. К концу третьей пятилетки Калужский завод, располагаясь примерно в 4 км от Оки и расположенного на ее левом берегу исторического центра, занимал немалую территорию, примерно равную площади половине всего исторического ядра.

В силу особенностей производства корпусá не отличались высотой (высокими были только кирпичные трубы), но имели значительную протяженность, что отразилось на панораме окрестностей города (при подъезде к нему с северной стороны по железной дороге). Одновременно с расширением самого завода на пустырях окраины Калуги возник рабочий поселок при заводе.

Основные цеха Калужского металлического завода на северо-западе города были построены еще в конце XIX в. В 1930 г. они были реорганизованы в Калужский машиностроительный завод, в связи с чем строились новые цеха. Территории, занимаемые административно-бытовыми корпусами, были

существенно меньше тех, что отводились под производственно-складские корпуса. В конце 1930-х гг. на базе уже существовавших промышленных зон были заложены цеха нового Калужского турбинного завода (основное строительство началось после Великой Отечественной войны).

Таким образом, в северном промышленном районе Калуги сформировалась относительно целостная архитектурная композиция, объединяющая застройку группы взаимосвязанных предприятий на территории 1000–1200 га. Хорошо обозреваемая с основной железнодорожной магистральной (на Москву), она изменила панорамы северных окраин города.

Расположившийся на восточной окраине Калужский электромеханический завод «Красный Октябрь» к концу второй пятилетки увеличил свои площади до 15,5 тыс. кв. м. Вошла в состав комплекса и одна из первых промышленных новостроек того периода – ГЭС (1930). Расположенная на ул. Салтыкова-Щедрина, эта новая архитектурная доминанта промышленного района органично вписалась в контекст прилегающих жилых территорий.

Рассмотренные крупные промышленные предприятия, хоть и находились на незначительном удалении от исторической части города, но не имели визуальной связи с историческим центром ввиду холмистости рельефа.

3.4.2. Архитектурно-планировочное развитие промышленной зоны Орла

Завод «Текмаш» и Машиностроительный завод им. Медведева образовали наиболее крупную промышленную зону в северо-восточной части города, которая занимала обширную территорию на правом берегу Оки между Московско-Курской железной дорогой и сформировавшимися жилыми районами на окраине города. Архитектурно-планировочное решение промышленной зоны было продумано таким образом, чтобы все производственные цеха располагались в глубине территории; при этом от реки их отделяла протяженная полоса зеленых насаждений, что улучшало восприятие данной территории с противоположного берега Оки. Административно-бытовые корпу-

са были выстроены главными фасадами вдоль красной линии основной транспортной магистрали города – Московской улицы, ведущей от центра к железнодорожному вокзалу и далее в направлении шоссе на Москву, формируя, таким образом, панораму въезда в город с северо-восточной стороны.

Протяженное трехэтажное административное здание с двухэтажным контрольно-пропускным пунктом на Завод им. Медведева гармонично вписалось в панораму Московской улицы, которая была застроена двух-трехэтажными жилыми домами. Расположенные в глубине промышленной территории протяженные большепролетные производственные корпуса машиностроительного завода никак не воспринимаются с пешеходной зоны улицы и не влияют на силуэт улицы в целом. Территорию между двумя соседними заводами («Текмаш» и Завод им. Медведева) занимают одноэтажные протяженные складские корпуса, выходящие своими фасадами непосредственно на Московскую улицу. От проезжей части их отделяет широкая полоса зеленых насаждений с расположенной в ней пешеходной зоной. Данный прием служит маскировкой промышленной зоны в городской черте.

Завод «Текмаш» расположен дальше от центра города на обширной территории, в непосредственной близости от Московско-Курской железной дороги и транспортно-пассажирского узла на северо-востоке города. Въезд в город по Московской улице оформляет четырехэтажное административное здание завода, развернутое главным фасадом на красную линию и воспринимаемое через полосу зеленых насаждений. Протяженный фасад здания с оштукатуренным первым этажом, выполненный в красном кирпиче, акцентируется с торца массивным объемом лестницы, который «держит» объемно-пространственную композицию всего здания за счет повышенной этажности и белого цвета штукатурки, визуальное объединяющего его с горизонтальной линией первого этажа. Производственные корпуса завода, расположенные перпендикулярно основной магистрали внутри территории за административно-бытовым корпусом, не влияют на панораму улицы. Ввиду географических особенностей расположения исторического центра (на стрелке впадения

Орлика в Орел) и небольшой высоты протяженной застройки промышленного района визуальной связи с историческим ядром нет.

Металлургический энергетический комбинат, выросший на территории вокруг электростанции, построенной в годы «сталинских пятилеток», расположен на северном направлении выезда из города по Наугорскому шоссе и, находясь всего в 4 км на одной пространственной оси с историческим ядром города, визуальной связи с ним не имел.

3.5. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра Калуги и Орла

В данном разделе отражен тот факт, что в период индустриализации были разработаны только проектные концепции по масштабному трансформированию архитектурно-планировочной структуры центра Калуги и Орла. Воплотились они (в той или иной степени) в 1950-х – 1970-х гг.

3.5.1. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра Калуги

Взятый в 1920-х гг. курс на развитие промышленных городов изменил вектор развития Калуги. Город вновь становился крупным промышленным центром. Трансформация его архитектурно-планировочной структуры происходила в основном за счет «точечной» смены архитектурно-градостроительных доминант; историческое ядро города сохранило свою целостность, явившись отправной точкой для дальнейшего развития планировочной сетки улиц и магистральных направлений.

Несмотря на то, что 1930-е гг. были ознаменованы массовым культурным строительством по всей стране, в Калуге возведение административных и общественных зданий в период индустриализации не получило значительного развития. Под социальные нужды города отводились главным образом существующие здания. Примером может послужить здание бывшей гостини-

цы «Кулон» («Киев»), которое было специально перестроено под Клуб советских служащих им. Воровского. В бывшей Школе певчих при Архиерейском доме на Красноармейской улице был оборудован Дом культуры им. Горького для швейных работников (ныне отведенный под музыкальное училище). Построенное в 1912 г. здание синагоги в 1920-е гг. было приспособлено под клубы рабочих и служащих Межрайпромсоюза и Горжилсоюза. В тяжелых условиях, когда не хватало строительных материалов, происходил своеобразный процесс освоения оставшегося наследия: ряд зданий и сооружений города был перестроен с использованием старой конструктивной коробки; из материала от отдельных разобранных культовых построек возводились первые ясли и детские сады. Было полностью разобрано шесть старых зданий.

Большие ремонтные и строительные работы велись в Калуге в 1925–1927 гг. Один из корпусов Гостиного двора в самом центре города был перестроен под новое торговое здание ГУМа. Ремонтировались и другие, не менее социально значимые объекты в историческом ядре города: городская лечебница; Рабочий дворец (бывшее Дворянское собрание, впоследствии ставшее Дворцом творчества юных); здание Совпартшколы, загса, Губкома РКП (б); Партклуб (по адресу ул. Карпова, д. 4), являющийся памятником архитектуры. Восстановлены здание Городского театра и Городского Совета, а также другие важные городские объекты. Троицкий собор в центре парка был переоборудован под музей обороны. Была проведена значительная работа по благоустройству Калуги.

Параллельно процессу приспособления старых зданий под культурные нужды нового времени шло строительство немногочисленных новых объектов. Одним из наиболее значимых новых городских объектов стал кинотеатр «Центральный» (1935 г., арх. М. И. Черкасов), построенный на пересечении двух главных магистралей города (ул. Кирова и ул. Ленина) и находящийся на одной планировочной оси с главным храмом города – Троицким собором. Этот первый городской звуковой кинотеатр, основная достопримечатель-

ность советской эпохи в Калуге (объект культурного наследия), стал олицетворением смены политического и идеологического строя общества (рисунок Б.3.21). Первоначально он был задуман как был городской Дворец культуры, играющий роль новой градостроительной доминанты самой людной части города, выделяющейся среди малоэтажной купеческой застройки одной из главных улиц города [60]. В 1929 г. прошли строительные и отделочные работы в Клубе Совторгслужащих по адресу ул. Кирова, д. 48. В переулке Свердлова (на западной окраине сложившегося района) в эти годы было построено просторное деревянное здание Клуба для рабочих Калужского лесозавода.

Ряд жилых домов, построенных в историческом центре в начале 1930-х гг., имел признаки стилистики конструктивизма и переходного стиля (рисунок Б.3.22). Это, прежде всего, дома № 62 и № 80, выстроенные вдоль красных линий ул. Ленина и включенные в панораму основной магистрали города, ведущей в северном направлении; дом № 53 (Дом железнодорожников 1935 г. постройки) на ул. Луначарского; наконец, дома № 29 и № 55 по Театральной улице. Все эти дома расположены на улицах – дублерах основного направления на север. Напротив, жилой дом № 57 (дом для военных 1936 г. постройки) стоит на внутриквартальной улице им. Достоевского, расположенной перпендикулярно основным магистральным направлениям и параллельно ул. Садовой (ныне Кирова), связывающей две круглые площади города.

Смена архитектурных доминант, которыми издревле являлись колокольни церквей и храмы, происходила не только в историческом центре: разрушения культовых построек коснулись и монастырей (примеры – Крестовский мужской монастырь на северной окраине города и Лаврентьевский монастырь на северо-западе) (рисунок Б.3.24).

Приоритетными направлениями развития исторически сложившейся застройки были северное, северо-западное и восточное.

3.5.2. Трансформация архитектурно-планировочной структуры центра Орла

Орел, как город средней величины, имел нерасчлененную селитебную территорию. В городском центре располагались все основные административные, торговые и культурно-просветительные учреждения. Промышленные производства (в большей степени кустарного характера) размещались за пределами исторического центра, тяготея к берегам Оки и железной дороге (впоследствии на базе этих производств образовывались промышленные районы).

В процессе развития города уменьшались размеры открытых пространств в исторической части из-за стихийного уплотнения ранее очень свободной застройки. Этот процесс был остановлен неоклассицистическим генпланом 1939 г. (генплан остался неосуществленным, но все же повлиял на послевоенные градостроительные концепции и был частично реализован в генплане 1960 г.).

В годы первых пятилеток было введено в эксплуатацию большое количество многоэтажных домов и общественных зданий. Пример такого строительства – возведение на одной из главных улиц нового общественного центра (ныне ул. Октябрьская) на месте сожженного в 1919 г. здания Дворянского собрания, расположенного на левом берегу Оки.

Много внимания уделялось озеленению города. Бывшая Ильинская площадь на правом берегу Оки, находящаяся в непосредственной близости от «исторической стрелки» на основной магистрали в восточном направлении (ныне ул. Московская), была превращена в благоустроенный сквер (ныне сквер Танкистов). Летом 1936 г. на левом берегу р. Орлика, в месте ее впадения в Оку (напротив исторического ядра) был открыт городской Детский парк, находящийся на одной визуальной оси со сквером Танкистов на правом берегу Оки.

В жилых районах города было разбито девять новых садов и скверов, а на улицах высажено большое количество декоративных деревьев и кустар-

ников. Новая схема планировки, датированная 1939 г., предусматривала значительные работы по реконструкции города.

В структуре общегородского центра Орла имелись особенности, характерные для проектов того времени: построение архитектурно-планировочных композиций по осям симметрии, раскрытие видовых перспектив на главные здания, периметральная застройка площадей и кварталов. Новый проект предполагал также организацию новой центральной площади города в Советском районе на высоком левом берегу Оки. Для этого следовало решительно реконструировать уже существующую площадь, имевшую вид огромного вытянутого в сторону реки прямоугольника и служившую до 1917 г. плацем для строевых учений. Застройку вдоль нее и прилегающих улиц (за редким исключением) планировалось снести и лишь небольшую часть реконструировать. Доминантой новой площади (и всего района) должен был стать Дом Советов. Планировка и застройка подчинялись строгой симметрии по оси, перпендикулярной берегу Оки. Кроме того, предполагалось устройство широкой береговой улицы-бульвара с общественным характером застройки, обращенной в сторону реки. Столь жесткий, бескомпромиссный композиционный принцип устройства громадной площади с крупномасштабной прибрежной «поддержкой» был чужд уже сложившейся камерной исторической застройке, не имея органической связи с окружающим пространством и группой ансамблей меньшего градостроительного масштаба. Разобщенность эту особенно подчеркивали направления основных транспортных магистралей в направлении рек Оки и Орлика⁷. В реализованном виде площадь была бы случайной в плане города. Тем не менее новый генплан, будучи первой попыткой решительной («социалистической») реконструкции целого города, имел большое значение для осмысления всех коренных проблем, связанных с преобразованием города из аграрно-ремесленного в индустриально и социально развитый.

⁷ Генеральная схема планировки города Орла, 1938 г. Ленинградский Гипрогор, арх. А. М. Суборов, В. А. Витман, В. П. Яковлев.

3.6. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий Калуги и Орла

3.6.1. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий Калуги

В годы первой пятилетки был разработан первый генеральный план Калуги, в котором четко отражалась тенденция роста города в направлении Москвы, к северу от р. Оки. На основе этого плана реализовывалось строительство новых жилых комплексов на бывшем Крестовском поле и на месте дороги в бывший Лаврентьевский монастырь, где появилась ул. Чичерина.

В годы интенсивной индустриализации в Калуге было начато строительство корпусов будущих КЗАМЭ, турбинного, моторостроительного заводов, Завода им. Тельмана. В комплексе с производственными цехами предприятия «Гигант», заводом «КЭМЗ», машиностроительным заводом вырастают целые кварталы жилых домов в комплексе с домами культуры, детскими садами, садами, яслями, столовыми, фабриками-кухнями, общежитиями.

Одновременно с расширением Калужского машиностроительного завода на пустырях северной окраины Калуги возник рабочий поселок при заводе, обладавший всей необходимой инфраструктурой. Его жилищный фонд состоял из восьми каменных многоэтажных домов. Кроме жилого фонда, завод имел оборудованные культурно-бытовые учреждения.

Стоит особо отметить здание Дворца культуры Калужского машиностроительного завода. Первое большое здание для него было построено по проекту архитектора А. Г. Климухина, который заимствовал идеи у архитекторов-дизайнеров «Баухауза»⁸. К сожалению, не были осуществлены ни помещение под концертно-театральные представления, ни танцзал. Дворец

⁸ Александр Григорьевич Климухин – советский архитектор, работавший во многих городах СССР. Вместе с А. З. Гринбергом и Н. Гофманом разрабатывал проект окружной больницы в Новосибирске, ставший победителем закрытого конкурса, объявленного Сибздравом в 1927 г. В 1930 г. А. Г. Климухин работал со строителями Дзержинска. Но он не создавал проекты отдельных зданий и улиц, а консультировал строителей, осуществляя архитектурный надзор. Работа по планировке города выполнялась в Москве двумя годами ранее.

культуры функционирует и поныне, расположившись на пересечении Московской улицы и ул. Билибина, и является основным акцентом объемно-планировочного ансамбля Московской площади (рисунок Б.3.23).

За этот период были построены и сданы в эксплуатацию здания общественного назначения, гармонично вписавшиеся в новую жилую застройку: клуб, два дошкольных учреждения, ясли, стадион, столовая, пионерлагеря в загородном бору.

В 1922 г. был восстановлен Народный дом (ныне Областной драматический театр), расположенный на основной магистрали – Кировской улице, посередине между двумя круглыми площадями, но не на красной линии, а в глубине застройки.

3.6.2. Архитектурно-планировочная структура новых селитебных территорий Орла

В 1930-х гг. облик города изменялся за счет введения в эксплуатацию большого количества трех-четырёхэтажных домов и общественных зданий на окраинах города. Так, например, были построены несколько школ на 400 и 800 учащихся, а также кинотеатр «Родина» на правом берегу Оки в жилом районе при машиностроительных заводах на основной магистрали в сторону Москвы – ул. Московской (рисунок Б.3.27).

В 1934 г. зеленых насаждений общего пользования значительно увеличилось за счет разбивки нового обширного сквера на площади им. Карла Либкнехта (ныне – Комсомольская площадь) в новом жилом районе на левом берегу Оки в юго-западной части города. Площадь примыкала к основной шоссейной магистрали в южном направлении (на Курск). Одно из красивейших мест в окрестностях Орла – парк культуры и отдыха «Ботаника» (в 1845 г. здесь был организован древесный питомник и ботанический сад). В этом живописном уголке на левом берегу р. Оки (юго-западная часть города) находятся зеленый массив древесных и кустарниковых насаждений, а также песчаный пляж.

3.7. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Калуги и Орла

3.7.1. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Калуги

3.7.1.1. Увеличение площади города

До 1924 г. Калуга продолжала числиться губернским городом, а затем стала административным центром округа. После упразднения округов город был районным центром Московской области, а с 1939 г. – Тульской области. Увеличение площади города происходило в основном за счет присоединения к городской черте рабочих поселков, вырвавшихся при крупных промышленных предприятиях. К 1920-м гг. территория Калуги занимала почти 7 кв. км и имела в плане конфигурацию равнобедренного треугольника с вершиной близ вокзала и основанием по Оке. К концу периода индустриализации город сохранил свое историческое положение на высоком левом берегу Оки при впадении в нее Яченки и значительно расширил свою территорию. Произошло это за счет строительства и присоединения к городской черте рабочих поселков при машиностроительных и металлических заводах на севере (на месте Крестовского поля и в направлении Лаврентьевского монастыря) и большого микрорайона на восточной окраине Калуги. Южные окрестности города на правом берегу Оки (в частности, село Ромоданово) начали осваивать потенциал территориального развития.

С образованием 5 июля 1944 г. Калужской области город Калуга стал ее административным центром. Начавшееся с этого времени быстрое развитие города, связанное с ростом промышленности и все увеличивающейся потребностью в новых общественных и жилых зданиях, сделало насущной задачей составление генерального плана реконструкции города.

3.7.1.2. Рост населения

В 1914 г. в Калуге насчитывалось около 56 тыс. жителей, а к началу 1940-х гг. – уже около 90 тыс. Рост населения происходил за счет притока рабочих кадров Калужского края и соседних регионов, связанного со строительством промышленных предприятий.

3.7.1.3. Увеличение количества и площади производственных предприятий

Планы индустриализации в Калуге реализовывались как расширением и реконструкцией существующих промышленных предприятий, так и строительством новых. В результате реконструкции Калужского машиностроительного завода НКПС его территория значительно расширилась вдоль железнодорожного транспортного узла Московской железной дороги (производственные корпуса, складское и подсобное хозяйство данного предприятия заняли весь тупиковый железнодорожный узел).

Существенно расширились и разрослись корпуса Металлического завода № 1 (Калужского завода транспортного машиностроения «Калугатрансмаш») на северо-западной окраине (приблизительно в 8 км от Оки). На базе данного производства уже в конце 1930-х гг. были заложены основы Калужского турбинного завода, пущенного в эксплуатацию уже после войны. Развитие этой промышленной территории привело к формированию на севере и северо-востоке Калуге мощного пояса промышленности (в основном машиностроительной).

На восточных окраинах города также происходило укрупнение существовавших промышленных зон (Калужский электромеханический завод «Красный Октябрь», ныне ОАО «КЭМЗ») и формирование новых (деревообрабатывающий спичечный комбинат «Гигант»). Характер данных производств не требовал больших и специальных санитарных зон. Поэтому эти

производства гармонично вписались в новую, выроставшую вокруг них жилую застройку.

3.7.1.4. Увеличение количества и площади общественных и жилых зданий

Наиболее значительными общественными сооружениями довоенного времени являются Дворец машиностроительного завода (клуб завода Министерства путей сообщения) на Московской площади в северо-западной части города и кинотеатр «Центральный» в историческом центре на углу улиц Кирова и Советской – основных магистралей Калуги.

Из объектов общественного назначения на структуру города прямо или косвенно повлияли:

- 20 общеобразовательных школ, из них девять средних;
- 11 средних специальных учебных заведений;
- школа ФЗУ при электромеханическом заводе «Красный Октябрь»;
- учебный комбинат, состоящий из филиала института, техникума и ФЗУ при заводе транспортного машиностроения;
- учительский институт.

3.7.1.5. Появление новых улиц и дорог. Общее увеличение длины магистралей

Железнодорожные пути в северной части города были расширены. Была протянута и новая железнодорожная ветка (тупиковая) через восточные районы города, обеспечивающая бесперебойное сообщение и транспортные грузопотоки новых промышленных производств в северной части города. Это дало импульс к развитию новых жилых районов Калуги на ее востоке и на юге (на правом берегу Оки), а также к расширению жилых районов в запланированном северном направлении. Разрастание селитебной территории

способствовало появлению новых улиц и дорог, что вело к общему увеличению длины магистралей.

3.7.1.6. Появление новых архитектурных акцентов и доминант

Годы индустриализации ознаменовались массовым уничтожением храмовых построек, что привело к нарушению пространственной структуры исторической части города. Новые здания лишь частично возместили эти потери: зачастую у проектировщиков не было цели заботиться о гармоничном сочетании новых зданий («новоделов») с окружающей средой. Здание кинотеатра «Центральный» стало новой градостроительной доминантой оживленной части города.

Задуманная в годы первых пятилеток корректировка исторического ядра Калуги на высоком левом берегу Оки в виде городского ансамбля с двумя площадями и связывающей их магистрали была осуществлена в полной мере.

3.7.1.7. Появление зон контрастного сочетания исторической и новой застройки

Жилые дома в историческом центре, выстроенные в новом стиле, не входили в явный диссонанс с окружающей застройкой. Этого нельзя сказать о кинотеатре «Центральный», строительство которого на пересечении двух главных магистралей города – ул. Кирова и ул. Ленина – предполагали начать еще в 1920-е гг. с тем, чтобы этот символ культурной революции возвышался бы над «купеческим прошлым» (в частности, над магазином купца Ракова, расположенном на противоположном углу). Архитектурный облик здания должен был воплощать идеи индустриализации и коллективизации сельского хозяйства. Не все идеи автора были воплощены. Тем не менее здание заметно контрастирует с исторически сложившейся окружающей застройкой самых оживленных магистральных улиц города.

3.7.1.8. Локализация исторической территории «поясом» новостроек

Новые дома повышенной этажности, возводимые в рабочих поселках на северной, северо-западной и восточных окраинах Калуги, постепенно «опоясывали» исторический центр, тем самым способствуя локализации сложившейся в нем среды жизнедеятельности.

3.7.1.9. Освоение новых прибрежных территорий

Освоение новых прибрежных территорий происходило посредством промышленного строительства вдоль левого берега р. Яченки (где развивался Калужский металлический завод). Интенсивно продолжал осваиваться как строительством промышленных предприятий, так и зоной селитьбы левый берег р. Оки в восточном направлении (вниз по течению) от городских территорий. Правый, скалистый берег Оки также осваивался, хотя и менее интенсивно.

3.7.1.10. Появление второго центра города на другом берегу

Историческое ядро Калуги сохранило свое значение единственного центра. Второго центра не возникло.

3.7.1.11. Более четкая локализация направлений развития города

В результате определенного развития городской территории в период индустриализации произошла более четкая локализация направлений развития города: на север – в сторону Москвы, на восток – в сторону Тулы. Также начало осваиваться северо-западное направление за русло р. Яченки. Наиболее интенсивное развитие города отмечалось в северном и северо-западном направлении за счет освоения новых территорий промышленными машиностроительными гигантами, и предприятиями на их базе, постепенно формирую на севере города мощный пояс промышленных зон, что в свою очередь

дало импульс развития селитебной территории и расширению городских границ не только за счет строительства жилых кварталов, но и обустройства рекреационной зоны.

3.7.2. Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры Орла

3.7.2.1. Увеличение площади города

С 1928 г. в связи с ликвидацией Орловской губернии Орел находился в составе образованной Центрально-Черноземной области и до 1930 г. являлся центром Орловского округа. С 1934 г. город вошел в состав Курской области. В 1937 г. была образована Орловская область. Это создало благоприятные условия для развития промышленности, городского хозяйства, жилищного и коммунального строительства. Территория Орла в начале интенсивной индустриализации составляла 1811 га. Проектом 1939 г. предусматривалось увеличение площади города до 5545 га.

3.7.2.2. Рост населения

Рост населения происходил за счет притока рабочих (из деревень и сел края) и профессиональных (из столицы и крупных российских городов) кадров, приглашаемых на строительство промышленных предприятий и общественную работу. В 1937 г. население города составляло 120 тыс. человек.

3.7.2.3. Увеличение количества и площади производственных предприятий

Планы индустриализации в Орле реализовывались как расширением действующих предприятий, так и строительством новых. К концу 1930-х гг. в городе насчитывалось 57 крупных и средних промышленных предприятий.

За годы индустриализации значительно увеличили свои производственные площади два крупных машиностроительных завода: «Текмаш» (3,3 га) и Завод им. Медведева (2,5 га). Заняв всю прибрежную территорию вдоль Московско-Курской железной дороги, они дали импульс развитию промышленной территории в северном направлении именно вдоль железной дороги.

3.7.2.4. Увеличение количества и площади общественных и жилых зданий

В годы первых пятилеток было введено в эксплуатацию большое количество многоэтажных домов и общественных зданий. Появился ряд новых зданий на окраинах города. Работало 14 специальных средних учебных заведений: железнодорожный, индустриальный, учетно-экономический техникумы; педагогическое, художественное и музыкальное училища; фельдшерская, музыкальная школы; автошкола и др. К 1940 г. количество школ выросло с 10 до 32; в городе работало 11 яслей и 30 детских садов, а также другие детские учреждения: Дом просвещения, Центральный дом пионеров, Детская техническая станция, хорошо оборудованная детская водная станция на Орлике; цирк, театральная школа; музыкальная, художественно-промышленная и театральная школы были совмещены в объединенную Школу искусств.

Из объектов общественного назначения на структуру города прямо или косвенно повлияли:

- несколько школ на 400 и 800 учащихся;
- первая в стране танковая школа (1930), в 1937 г. преобразована в Орловское танковое училище;
- Финансово-экономический техникум (1931);
- Индустриально-педагогический институт (ныне Орловский Педагогический Институт) (1931);
- Областной институт усовершенствования учителей (1932);
- кинотеатр «Родина», построенный в 1930-х гг. по типовому проекту;

– многочисленные учреждения здравоохранения: две больницы, поликлиника, четыре амбулатории, два диспансера, девять зубоврачебных кабинетов, три родильных дома, станция скорой помощи, малярная станция, психоневрологический санаторий, детская поликлиника, дошкольный санаторий, детская и женская консультации, лесная школа-санаторий, молочная кухня, пять аптек.

3.7.2.5. Появление новых улиц и дорог. Общее увеличение длины магистралей

В предвоенные годы возросло значение Орла как крупного железнодорожного узла. Город пересекают важные железнодорожные магистрали. В дореволюционное время на железнодорожном узле были мелкие ремонтные мастерские. За годы довоенных пятилеток орловский железнодорожный узел подвергся коренной реконструкции. Были созданы паровозное и вагонное депо, оснащенные новым отечественным оборудованием. Все эти меры обеспечивали быстрый и высококачественный ремонт паровозов и вагонов.

3.7.2.6. Появление новых архитектурных акцентов и доминант

Появление новых архитектурных акцентов происходило лишь в новых селитебных районах. Чаще всего это были общественные здания: школы, кинотеатры и т. д. Иногда объемно-пространственной доминантой жилого района становилось производственное здание: примером может послужить трехэтажный корпус Обувной фабрики им. Коминтерна в юго-западном одноэтажном жилом районе.

3.7.2.7. Появление зон контрастного сочетания исторической и новой застройки

Отчасти благодаря тому, что планам по коренной реконструкции исторического центра помешала начавшаяся в 1941 г. Великая Отечественная

война, удалось избежать появления контрастного сочетания исторической и новой застройки. Облик города изменялся за счет введения в эксплуатацию многоэтажных домов и общественных зданий в новых селитебных районах на окраинах.

3.7.2.8. Локализация исторической территории «поясом» новостроек

В Орле в период активной индустриализации произошла определенная локализация исторических районов, окруженных новыми промышленными зонами и рабочими поселками с северо-востока и юго-запада. Это способствовало сохранению историко-градостроительного наследия, но в дальнейшем вызвало проблемы территориального роста и качества селитебной территории города.

3.7.2.9. Освоение новых прибрежных территорий рек

Освоение новых прибрежных территорий рек Орлика и Оки в пределах города происходило в основном за счет новых селитебных районов, при этом оставались пространства набережных для устройства рекреационных зон (садов и парков, скверов).

На берегах Оки за городской чертой (выше и ниже по течению) возникали новые промышленные предприятия с сопутствующими рабочими поселками. Наиболее крупная промышленная зона образовалась на правом берегу Оки в северо-восточной части города в непосредственной близости от Московско-Курской железной дороги и городского железнодорожного вокзала. Она включала в себя: завод «Текмаш», Завод им. Медведева, кирпичный завод, складские территории. На базе этих промышленных предприятий вдоль правого берега Оки возникли рабочие поселки энергетиков, кирпичного завода, микрорайон «Мясокомбинат».

Дальнейшее освоение правого берега Оки происходило именно предприятиями промышленного комплекса (в 1946 г. началось строительство Орловской ТЭЦ и плотины) (рисунок Б.3.30).

3.7.2.10. Появление второго центра города на другом берегу

В Орле имел место «силовой» перенос центра города на новые территории. В годы интенсивной индустриализации окончательно сформировалось центральное общественное пространство в виде широкого бульвара, открытого к реке на левом берегу Оки, выполнявшее роль главной площади города (рисунок Б.3.29).

Генеральная схема планировки Орла предусматривала организацию нового общегородского центра на высоком левом берегу Оки. Причина была в том, что старый центр, находящийся на месте нынешней Театральной площади, не отвечал потребностям быстрорастущего города. Местоположение новой центральной площади выбиралось с учетом регулярного плана 1779 г., проектная сетка которого в основном сохранилась.

3.7.2.11. Более четкая локализация направлений развития города

Развитие городской территории в период индустриализации привело к более четкой локализации направлений развития города вдоль основных магистральных транспортных направлений (как шоссейных, так и железнодорожных): на северо-восток – в сторону Москвы (360 км) и Тулы (180 км), в южном направлении – в сторону Курска (170 км).

С Калугой железнодорожного сообщения город не имел, но в северном направлении, вдоль шоссейной магистрали на Калугу, возникали как промышленные предприятия, так и жилые районы со всей необходимой инфраструктурой.

Берега градообразующих рек – Оки и Орлика – также являлись зонами притяжения строительства новых районов: жилых и промышленных.

Выводы по материалу третьей главы

1. В период индустриализации Калуга начала развиваться в ранее мало освоенных направлениях – на запад и юг (на правый берег Оки), а в Орле сформировалось центральное пространство в виде широкого бульвара, открытого к Оке (рисунок Б.3.24; Б.3.25; Б.3.29). Кроме Оки, на направления территориального развития обоих городов оказали влияние транспортные магистрали, связывающие эти города не только друг с другом, но также с Тулой и Москвой на севере и Курском, Брянском и Белгородом на юге (схема В.15; В.22).

2. Местоположение новых промышленных предприятий предопределило направления перспективного развития селитебных территорий: северное в Калуге и северо-восточное в Орле (схема В.12; В.13; В.14; В.19; В.20; В.21;).

3. В Калуге и Орле период индустриализации обострил (хотя и в разной степени) противоречие между логикой развития промышленной застройки вдоль берегов Оки и потребностями города в создании архитектурно-ландшафтного облика береговых зон.

4. Сохранению исторической структуры и архитектурного наследия Калуги и Орла способствовали, во-первых, определенная локализация исторических районов, окруженных промышленными зонами и рабочими поселками, а во-вторых – неполная реализация планов индустриализации в этих городах. Произошло лишь частичное нарушение исторической системы доминант. Новые объемно-планировочные акценты, выполненные в функционалистских формах, появлялись в основном в новых рабочих районах (схема В.11; В.18).

5. Архитектурная «составляющая» процесса трансформации среды жизнедеятельности Калуги и Орла в 1930-х гг. соответствовала общесоюзной тенденции изменения стилистики новых зданий от конструктивизма к ретроспективизму (рисунок Б.3.26; Б.3.28).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Материалы и результаты проведенного исследования позволяют сформулировать следующие **ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ**:

1. Исторически сложившаяся планировочная структура Тулы, Калуги и Орла оказалась чрезвычайно устойчивой к трансформирующему воздействию процессов ускоренной индустриализации 1930-х гг. В каждом из этих городов почти полностью сохранилось историческое ядро: кремль в Туле, крепость на стрелке в Орле и ансамбль на левом берегу Оки в Калуге. Не была нарушена и исторически сложившаяся система архитектурных доминант, несмотря на утрату некоторых ключевых памятников храмового зодчества.

2. Архитектура зданий, построенных в период индустриализации, оказала определенное влияние на облик старинных русских городов, изменив их в соответствии с архитектурными тенденциями эпохи 1920–1930 гг.

3. Период индустриализации имел следствием определенную локализацию исторических территорий исследуемых городов из-за окружения их промышленными зонами и рабочими поселками. Тем самым стимулировался процесс консервации исторической территории и ее архитектурного облика, что способствовало сохранению центров городов как памятников архитектурно-градостроительного искусства.

4. Большую роль в локализации направлений развития исследуемых городов в период индустриализации сыграли р. Ока (с притоками), система транзитных и «вылетных» магистралей, а также взаимное «притяжение» этих городов, что было следствием их промышленно-экономической и социально-культурной кооперации.

5. Период индустриализации выявил противоречие между логикой развития промышленной застройки вдоль рек и потребностями города в сохранении исторически сложившегося архитектурно-ландшафтного облика береговых зон для селитьбы и отдыха.

6. Опыт интенсивной индустриализации исследуемых исторических городов подтверждает возможность шадящей архитектурно-планировочной трансформации среды обитания этих городов как на планировочном, так и на объектном уровне при условии реализации строительной активности далеко за пределами исторического городского центра.

7. Архитектурная «составляющая» процесса трансформации среды жизнедеятельности исследуемых городов в 1930-х гг. соответствовала обще-союзной тенденции изменения стилистики новых зданий от конструктивизма к ретроспективизму.

8. Период индустриализации оказал влияние на последующее развитие архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла, которое состояло: а) в локализации исторических районов, окруженных новыми промышленными зонами и рабочими поселками; б) выявлении перспективных направлений дальнейшего роста и развития городских жилых и промышленных территорий; в) определении на несколько последующих десятилетий основных направлений развития при сохранении исторического ядра городов.

9. Из трех исследуемых городов наиболее заметными результаты трансформирующего влияния периода ускоренной индустриализации оказались в Туле.

Основные параметры трансформации архитектурно-планировочной структуры рассматриваемых городов приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Показатели трансформации функциональной и архитектурно-планировочной структуры Тулы, Калуги и Орла

Показатели	Город		
	Тула	Калуга	Орел
Увеличение площади	ВДВОЕ	ВДВОЕ	ВТРОЕ (с 1811 га в 1920-е гг. до 5545 га в 1941 г.)
Рост населения	В 1,8 РАЗА (с 155 тыс. в 1926 г.	В 1,6 РАЗА (с 55 тыс. в 1914г.	В 1,4 РАЗА (с 76 тыс. в 1926 г.

Показатели	Город		
	Тула	Калуга	Орел
	до 272 тыс. в 1939 г.)	до 89 тыс. в 1940 г.)	до 110 тыс. в 1937 г.
Увеличение количества и площади производственных предприятий	Были реконструированы (с увеличением площади) существовавшие заводы. Возникли две крупные промышленные зоны (примерно по 1800 га)	Увеличены территории четырех заводов, созданы две новые промышленные зоны	Увеличены площади двух крупных машиностроительных заводов
Увеличение количества и площади общественных и жилых зданий	Жилая площадь: 700 тыс. кв. м в 1928 г. и 870 тыс. кв. м. в 1932 г. Построены четыре школы ФЗУ, учебный комбинат, институт, пять техникумов, Высшая коммунистическая сельскохозяйственная школа, две фабрики-кухни, две поликлиники; хирургический корпус, глазная больница, три Дворца культуры и клуб	Построены Дворец культуры, кинотеатр, 20 школ, учебный комбинат, Учительский институт	Построено большое количество жилых домов; пять школ, техникум, два института, кинотеатр, несколько учреждений здравоохранения
Появление новых улиц и дорог. Общее увеличение длины магистралей	Были построены: железнодорожная линия; новый мост, соединивший рабочий район с центром города. В округе протянули 240 км новых автодорог	Железнодорожные пути в городе были удлинены, протянута новая железнодорожная ветка. Появились три новые улицы, значительно увеличилась общая длина магистралей	Были созданы паровозное и вагонное депо
Появление новых архитектурных акцентов и доминант	Новыми акцентами стали: в центре – фабрика-кухня и здание школы, в рабочих районах – дворцы культуры, два ДК и клуб	Были уничтожены почти все храмы. Новой доминантой стало здание кинотеатра «Центральный»	Новые архитектурные акценты (общественные здания, инженерные сооружения) появлялись лишь в новых жилых районах
Появление зон контрастного сочетания исторической и новой застройки	Такие зоны возникали в центральной, северной и восточной частях города – там, где новые районы почти вплотную подходили к историче-	Жилые дома в историческом центре, выстроенные в новом стиле, не вызвали явного диссонанса с окружающей застройкой,	В историческом центре удалось избежать появления контрастного сочетания исторической и новой застройки

Показатели	Город		
	Тула	Калуга	Орел
	ской части города	чего нельзя сказать о кинотеатре «Центральный»	
Локализация исторической территории «поясом» новостроек	Пятиэтажные дома в Центральном районе строились вдоль основных магистралей, создавая контраст с внутриквартальной исторической застройкой. В рабочем районе Заречье, наоборот, историческая застройка сохранялась вдоль красных линий	Новые дома повышенной этажности в рабочих поселках на северной, северо-западной и восточной окраинах Калуги «опоясывали» исторический центр	Локализация происходила в северо-восточной и в юго-западной части города
Освоение новых прибрежных территорий	Большая территория на левом берегу Упы была освоена промышленным комбинатом и рабочим поселком при нем. Вдоль правого берега Воронки встали новые корпуса металлургического комбината, строился пос. Косая Гора	Промышленными предприятиями и селитьбой осваивались левые берега Оки и Яченки. Осваивался правый скалистый берег Оки	На правом берегу Оки сформировалась крупная промышленная зона
Появление второго центра города на другом берегу реки	Историческое ядро сохранило свое значение единственного центра. Второго центра не возникло	Историческое ядро сохранило свое значение единственного центра. Второго центра не возникло	Имел место «силовой» перенос центра города на левый берег Оки
Более четкая локализация направлений развития города	Локализовались исторически наметившиеся направления развития города: на север – в сторону Москвы, на юг – на Орел и Курск, на запад – в Калугу. Оформилось и интенсивно развивалось и восточное направление – в сторону города Венева	Локализовались направления развития города: на север – в сторону Москвы, на восток – в сторону Тулы. Начало осваиваться и северо-западное направление за русло р. Яченки. Наиболее интенсивное развитие города отмечалось в северном и северо-западном направлениях	Локализовались направления развития вдоль основных транспортных магистралей: на северо-восток и юг. Берега Оки и Орлика также являлись зонами притяжения строительства новых жилых и промышленных районов

Проведенное исследование позволило поднять еще один малоизученный пласт истории отечественного зодчества. Его главная особенность – сжатые временные рамки и экстремальные условия развития, контрастные устойчивой традиционности исторических русских городов на Оке, в самом центре европейской части страны. Исследование показало, что многовековая естественность саморазвития этих городов в типичном приречном ландшафте оказалась гарантией принципиальной (с отдельными потерями) устойчивости исторической архитектурно-планировочной структуры этих городов. Более того, даже направления развития городов в условиях ускоренной индустриализации были потенциально заложены в этой ландшафтно-градостроительной структуре.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**Законодательная и нормативная литература**

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации (с изменениями на 30 дек. 2015 г.) : [федер. закон от 29 дек. 2004 г. № 190-ФЗ: по состоянию на 10 янв. 2016 г.]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/gradostroitelnyj-kodeks-rf-grk-rf> (дата обращения 20.02.2016).

2. Документы по вопросам регулирования планировки и застройки городов (1918–1934 гг.) / Российский государственный архив экономики, Государственный архив Российской Федерации.

3. Конституция Российской Федерации (с изменениями на 21 июля 2014 г.). Гл. 2, Ст. 44. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/9004937> (дата обращения 20.02.2016).

4. Концепция «Федеральной целевой программы экономического и социального развития малых и средних городов Российской Федерации на 2009–2012 годы и до 2017 года» : [проект]. — Режим доступа: <http://smgrf.ru/kontsepsiya-federalnoj-tselevoj-programmy-sotsialnogo-i-ekonomicheskogo-razvitiya-malyh-i-srednih-gorodov-rossijskoj-federatsii-do-2017/> (дата обращения 20.02.2016).

5. Материалы архитектурно-градостроительной хроники 1933–1934 гг. / НТБ Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства.

6. О внесении изменений в постановление Городской Думы городского округа «Город Калуга» от 31 янв. 2007 г. № 23 «Об утверждении Генерального плана городского округа «Город Калуга» : [решение Городской Думы города Калуги от 18 февр. 2015 г. № 29]. — Режим доступа: <http://www.kaluga-gov.ru/> (дата обращения 20.02.2016).

7. О внесении изменений в решение Тульской городской Думы от 20 июня 2007 г. № 32/676 «Об утверждении Генерального плана муниципального образования город Тула» : [постановление Тульской городской Думы от 10 дек. 2014 г. № 5/94] // Тульские известия. — 2014. — 11 декабря.

8. О внесении изменений в Федеральный закон «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации : [федер. закон: принят Государственной Думой 18 окт. 2015 г., одобрен Советом Федерации 25 дек. 2015 г.]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420327052> (дата обращения 20.02.2016).

9. О разработке внесения изменений в Генеральный план городского округа «Город Орел» : [постановление Администрации города Орла от 15 авг. 2013 г. № 3716]. — Режим доступа: <http://orelmen.ru/news/2013-08-28-49> (дата обращения 20.02.2016).

10. О разработке проектов внесения изменений в Генеральный план и Правила землепользования и застройки городского округа «Город Орел» : [приказ Управления градостроительства, архитектуры и землеустройства Орловской области от 19 ноября 2015 г. № 8]. — Режим доступа: <http://www.orel-adm.ru> (дата обращения 20.02.2016).

11. О сроках и правилах составления, рассмотрения и утверждения планов существующего расположения и проектов планировки городских поселений и поселков : [постановление СНК РСФСР от 4 ноября 1927 г.] / НТБ Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства.

12. О статусе города Тулы — административного центра Тульской области : [закон Тульской области от 27 окт. 2014 г. № 2208-ЗТО: принят Тульской областной Думой 23 окт. 2014 г.]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/423846108> (дата обращения 20.02.2016).

13. О федеральной целевой программе «Культура России (2012–2018 годы)» (с изменениями на 20 янв. 2016 г.) : [постановление Пра-

вительства Российской Федерации от 3 марта 2012 г. № 186]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902335243> (дата обращения 20.02.2016).

14. Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации (с изменениями на 30 дек. 2015 г.): [федер. закон от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ: принят Государственной Думой 24 мая 1995 г., одобрен Советом Федерации 14 июня 2002 г. : по состоянию на 10 янв. 2016 г.]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901820936> (дата обращения 20.02.2016).

15. Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации в Тульской области (с изменениями на 26 окт. 2015 г.) : [закон Тульской области от 28 февр. 2007 г. № 795-ЗТО: принят Постановлением Тульской областной Думы от 15 февр. 2007 г. № 43/1817]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/801203562> (дата обращения 20.02.2016).

16. Об обязанности для городских поселений и поселков иметь планы и проекты планировки : [постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 4 окт. 1926 г.] / НТБ Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства.

17. Об утверждении Генерального плана городского округа «Город Калуга» (с изменениями на 13 апр. 2011 г.) : [постановление Городской Думы городского округа «Город Калуга» от 31 янв. 2007 г. № 23]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/972403143> (дата обращения 20.02.2016).

18. Об утверждении генерального плана городского округа «Город Орел» : [решение Орловского городского совета народных депутатов от 28 февр. 2008 г. № 29/425-ГС]. — Режим доступа: <http://www.cfo-info.com/okrugbe/rajonvs/read7fqhwmw.htm> (дата обращения 20.02.2016).

19. Об утверждении Генерального плана муниципального образования город Тула (ред. от 28 мая 2008 г.): [решение Тульской городской Думы от 20 июня 2007 г. № 32/676 : по состоянию на февраль 2014 г.] — Режим доступа:

<http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW067;n=62970;frame=1> (дата обращения 20.02.2016).

20. Об утверждении местных нормативов градостроительного проектирования городского округа «Город Калуга» : [постановление Городской Управы города Калуги от 12 марта 2013 г. № 63-П] — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/466100193> (дата обращения 20.02.2016).

21. Об утверждении правил землепользования и застройки городского округа «Город Калуга» (с изменениями на 29 мая 2013 г.): [решение Городской Думы города Калуги от 14 дек. 2011 г. № 247]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/972404540> (дата обращения 20.02.2016).

22. Об утверждении организационно-финансового плана федеральной целевой программы «Культура России (2012–2018 годы)» на 2015 год : [приказ Министерства культуры Российской Федерации от 31 дек. 2014 г. № 2681]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420305288> (дата обращения 20.02.2016).

23. Основные законодательные акты по градостроительству 1920–1930-х гг. / НТБ Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства.

Литература по теме исследования

24. Азбука согласных из железа : интервью с В. Н. Уклеиным // Молодой коммунарь. — 1980. — 21 июня.

25. Антипов, Б. В. Генеральный план строительства Орла / Б. В. Антипов // Орловская правда. — 1952. — № 232.

26. Архитекторы об архитекторах. Ленинград – Петербург. XX век / сост. Ю. И. Курбатов. — СПб. : Иван Федоров, 1999. — 568 с.

27. Архитектурная графика эпохи конструктивизма в собрании Государственного музея истории Санкт-Петербурга : каталог / авт.-сост. М. Л. Макогонова. — СПб. : ГМИ СПб, 2008. — 264 с.

28. Архитектурная книга за XV лет : Публикации издательства Академии архитектуры СССР / сост. А. Владимирский. — М. : Изд-во Акад. архитектуры СССР, 1949. — 428 с.

29. Ашурков, В. К истории планировки Тулы: из прошлого / В. Ашурков // Коммунар. — 1940. — 20 апреля.

30. Бакулев, Г. Д. Промышленность тульского экономического района / Г. Д. Бакулев, Д. Соломенцев. — Тула, 1960.

31. Бакулев, Г. Д. Тульская промышленность / Г. Д. Бакулев. — Тула, 1952.

32. Беляков, С. Орел / С. Беляков. — Орел, 1939. — С. 125–128.

33. Вайтенс, А. Г. Развитие правовых основ градостроительства в России XVIII – начала XXI веков : Опыт исторического исследования / А. Г. Вайтенс, Ю. Л. Косенкова. — Обнинск : Ин-т муниципального управления, 2006. — 528 с.

34. Вайтенс, А. Г. Территориальное планирование в современной России: проблемы разработки и реализации / А. Г. Вайтенс, С. Д. Митягин // Вестник. Зодчий. 21 век. — 2014. — № 2 (51). — С. 2–7.

35. Васильев, Б. Творчество архитектора В. Ф. Федосеева / Б. Васильев // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 1955. — Вып. 7. — С. 179–191.

36. Генеральные планы городов и конкурсные проекты планировки и застройки городских центров : Генеральный план Тулы. — М., 1973. — С. 8–9.

37. Годлевский, Н. Н. Планировка и застройка Тульского кремля в XVI–XVII вв. / Н. Н. Годлевский // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 1969. — Вып. 18. — С. 25–29.

38. Гринберг, А. Строительство правительственных зданий / А. Гринберг // Строительная промышленность. — 1930. — № 8–9.

39. Грызлов, И. Об архитектурном оформлении города / И. Грызлов // Коммунар. — 1941. — 12 марта.

40. Гуляницкий, Н. К. Итогам конкурсов на проекты центров Тулы, Таллина, Баку / Н. Гуляницкий // Архитектурное творчество СССР. — 1976. — Вып. III.
41. Демидов, С. И. 215 лет со времени составления (1779) плана застройки и перепланировки / С. И. Демидов // Тульский край. Памятные даты на 1994 год. — Тула, 1994.
42. Днепропетровский-Орбелиани, А. С. Зодчество Калужского края: с древности до наших дней / А. С. Днепропетровский-Орбелиани. — Калуга : Изд-во Н. Ф. Бочкаревой, 2005. — 243 с.
43. Ежегодник Общества архитекторов-художников. — 1935. — Вып. XIV. — С. 203–206, 256, 264–266, 269–270.
44. Емельянов, В. Г. Улицы города Орла. История названий / В. Г. Емельянов. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1986. — 323 с.
45. Журавлев, А. М. Архитектура городов советской России / А. М. Журавлев // Строительство и архитектура. — 1984. — № 7. — С. 47.
46. Журавлев, А. М. Архитектура советской России / А. М. Журавлев, А. В. Иконников, А. Г. Рочегов. — М. : Стройиздат, 1987. — 447 с.
47. Журавлев, А. М. Полвека советской архитектуры / А. М. Журавлев, С. О. Хан-Магомедов. — М., 1968.
48. Заварихин, С. П. Архитектура первой половины XX века : учеб. пособие / С. П. Заварихин. — СПб. : Троицкий мост, 2010. — 232 с.
49. Заварихин, С. П. Архитектура второй половины XX века : учеб. пособие / С. П. Заварихин. — СПб. : Троицкий мост, 2011. — 240 с.
50. Заварихин, С. П. Русская архитектурная критика / С. П. Заварихин. — Л. : Изд-во ЛГУ, 1989. — 221, [2] с.
51. Заварихин, С. П. Советская архитектура, 1917 – середина 1950-х гг. : учеб. пособие / С. П. Заварихин. — Л. : ЛИСИ, 1984. — 96 с.
52. Заварихин, С. П. Формотворческая база архитектуры конструктивизма-функционализма / С. П. Заварихин, А. А. Григорьев // Вестник гражданских инженеров. — 2010. — № 4 (25). — С. 11–16.

53. Завод, рожденный Октябрем: к тридцатилетию Калужского электромеханического завода. — Калуга : Изд-во газеты «Знамя», 1947.
54. Заозерская, Е. И. К истории тульской оружейной слободы / Е. И. Заозерская // Вопросы военной истории России XVIII и первой половины XIX века. — М., 1969. — С. 137–156.
55. Золотарева, М. В. Развитие системы высотных доминант в зоне исторического центра и проблемы нового строительства / М. В. Золотарева // Современные проблемы истории и теории архитектуры : доклады науч.-практ. конф. — СПб., 2015. — С. 130–133.
56. Золотарева, М. В. Регламентация проектной и строительной деятельности в конце XIX в. / М. В. Золотарева // Строительная механика инженерных конструкций и сооружений. — 2007. — № 4. — С. 77–80.
57. Золотарева, М. В. Регулирование архитектурно-строительного процесса в России XIX – начала XX века : монография / М. В. Золотарева. — СПб., 2008.
58. Игнатова, М. Промышленная архитектура города / М. Игнатова // Коммунар. — 1969. — 18 марта.
59. Из истории советской архитектуры. 1917–1925 гг. Документы и материалы / сост. В. Э. Хазанова. — М. : Изд-во Академии наук СССР, 1963. — 250 с.
60. Из истории советской архитектуры. 1926–1932 гг. Документы и материалы. Творческие объединения / под ред. К. Н. Афанасьева. — М. : Наука, 1970. — 211 с.
61. Иконников, А. В. Пространство и форма в архитектуре и градостроительстве / А. В. Иконников. — М. : КомКнига, 2006. — 352 с.
62. Иконников, А. В. Советская архитектура — реальность и утопии / А. В. Иконников // Художественные модели мироздания: взаимодействие искусств в поисках нового образа мира. Кн. 2. XX век ; под общ. ред. В. П. Толстого. — М. : Наука, 1999. — С. 91–120.
63. Иконников, А. В. Функция, форма, образ в архитектуре /

А. В. Иконников. — М. : Стройиздат, 1986. — 288 с.

64. Казусь, И. А. Организация архитектурного проектирования в России (период 1905–1917 гг.) // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 1985. — Вып. 33. — С. 278.

65. Калужская область за 50 лет. Статистический сборник. — Калуга, 1967.

66. Калужский край. Документы и материалы. Книга третья (1917–1941 годы). — Тула : Приокское книжное изд-во, 1982.

67. Калужскому машиностроительному заводу МПС 75 лет. — Калуга : Изд-во обл. газеты «Знамя», 1949.

68. Каменский, В. Задачи окружного коммунального хозяйства в 1930/31 г. / В. Каменский // Коммунальное хозяйство. — 1930. — № 7. — С. 111–112.

69. Канализация г. Тулы // Коммунальное хозяйство. — 1929. — № 18. — С. 204–212.

70. Кипарисова, А. Тула : монография / А. Кипарисова. — Тула, 1948.

71. Кириков, Б. М. Архитектура ленинградского авангарда : путеводитель / Б. М. Кириков, М. С. Штиглиц ; под ред. Б. М. Кирикова. — СПб. : Коло, 2008. — 383 с.

72. Книга памяти жертв политических репрессий в Тульской области. 1917–1987. — Тула, 2000. — С. 208, 142–143.

73. Коньшева, Е. В. Восприятие европейского опыта в городском планировании и строительстве в советской России 1920-х – 1930-х годов: этапы и формы / Е. В. Коньшева // Вестник Пермского университета. — Сер. : История. — 2014. — № 2 (25). — С. 90–100.

74. Коньшева, Е. В. Европейские архитекторы в советских проектных организациях в 1930-е годы : эволюция места, роли и взаимоотношений. Часть I. Проблемы и задачи / Е. В. Коньшева // Архитектон : известия вузов. — 2014. — № 47. — С. 14.

75. Коньшева, Е. В. Европейские архитекторы в советских проектных

организациях в 1930-е годы : эволюция места, роли и взаимоотношений. Часть II. Проблемы и противоречия / Е. В. Коньшева // Архитектон : известия вузов. — 2015. — № 50. — С. 11.

76. Коньшева, Е. В. Европейские архитекторы в советском градостроительном проектировании периода первых пятилеток: конфликтные узлы / Е. В. Коньшева // Вестник Южно-Уральского государственного университета. — Сер. : Социально-гуманитарные науки. — 2013. — Т. 13. — № 2. — С. 84–88.

77. Коньшева, Е. В. Европейские архитекторы на стройках первых пятилеток (в аспекте повседневности) / Е. В. Коньшева // Архитектон : известия вузов. — 2010. — № 32. — С. 9.

78. Коньшева, Е. В. Некоторые аспекты постиндустриальной трансформации промышленного города (на примере Челябинска и Екатеринбурга) / Е. В. Коньшева, Л. В. Никитин // Уральские Бирюковские чтения : сб. науч. и науч.-попул. ст. — Челябинск, 2006. — С. 12–22.

79. Коньшева, Е. В. Планировочная эволюция городского квартала в конце 1920-х – начале 1930-х гг. (на примере городов Урала) / Е. В. Коньшева // Вестник Южно-Уральского государственного университета. — Сер. : Социально-гуманитарные науки. — 2011. — № 9 (226). — С. 102–105.

80. Коньшева, Е. В. Рабочие поселки и города при уральских промышленных предприятиях в конце 1920-х – нач. 1930-х гг.: трансформация планировочных подходов / Е. В. Коньшева // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 2011. — Вып. 55. — С. 378–399.

81. Коньшева, Е. В. Советское градостроительное проектирование середины 1930-х гг.: на переломе эпох / Е. В. Коньшева // Вестник Южно-Уральского государственного университета. — Сер. : Социально-гуманитарные науки. — 2011. — № 30 (247). — С. 71–77.

82. Коротков, Э. Увидеть и узнать / Э. Коротков // Коммунар. — 1976. — 25 апреля.

83. Коротков, Э. Чудесное сплетенье живой мечты и трезвого ума /

Э. Коротков // Тула вечерняя. — 1998. — 7 ноября.

84. Косенкова, Ю. Л. Градостроительное мышление советской эпохи: поиск устойчивых структур / Ю. Л. Косенкова // Academia. Архитектура и строительство. — 2008. — № 2. — С. 12–15.

85. Косенкова, Ю. Л. Градостроительство советской эпохи в поисках идеала / Ю. Л. Косенкова // Человек. — 2001. — № 1. — С. 55.

86. Косенкова, Ю. Л. Послевоенный город: от творческих замыслов к практике строительства / Ю. Л. Косенкова // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 2001. — Вып. 44. — С. 238–256.

87. Косенкова, Ю. Л. Районная планировка в СССР. Опыт 1920–1930-х гг. / Ю. Л. Косенкова // Архитектурное наследство: сб. НИИТИАГ. — 2011. — Вып. 55. — С. 358–377.

88. Косенкова, Ю. Л. Советская архитектура в поисках средств создания благоприятной среды / Ю. Л. Косенкова // Academia. Архитектура и строительство. — 2009. — № 5. — С. 15–19.

89. Косенкова, Ю. Л. Управление застройкой городов в первые после-революционные годы / Ю. Л. Косенкова // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 2008. — Вып. 49. — С. 291–300.

90. Косенкова, Ю. Л. Формирование системы управлением городов в СССР / Ю. Л. Косенкова // Вестник. Зодчий. 21 век. — 2010. — № 4 (37). — С. 14–17.

91. Косточкин, В. В. Из истории русского сборного строительства XVI в. // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 1969. — Вып. 18. — С. 118.

92. Край наш Тульский. Путеводитель / сост. В. Куликов. — Тула, 2007. — 672 с.

93. Крупнова, Р. Е. К истории застройки Тулы в довоенные годы (общественные здания Тулы к 1920 – началу 1930-х гг.) / Р. Е. Крупнова. — М., 1976. — С. 254–262.

94. Куликов, В. В. Деревянная архитектура Тулы / В. В. Куликов //

SCIENCE, TECHNOLOGY AND LIFE — 2014 : сб. тр. междунар. науч. конф. — Киров : Междунар. центр науч.-исследовательских проектов, 2015. — С. 1086–1096.

95. Куликов, В. В. Письменные и графические источники по архитектурному краеведению тульского края за период с 20-х годов XX до начала XXI вв. / В. В. Куликов // Известия Тульского государственного университета. — Сер. : Строительство и архитектура. — 2004. — Вып. 6. — С. 139–148.

96. Куликов, В. В. Система расселения Тульского региона: история и современность / В. В. Куликов // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. — Сер. : Строительство и архитектура. — 2013. — № 31–1 (50). — С. 112–118.

97. Куликов, В. В. Тульские деревянные кружева / В. В. Куликов. — Тула, Приокское книжное изд-во, 1981.

98. Курбатов, Ю. И. Архитектура. Градостроительство. Строительные науки : материалы расширенного общего собрания Северо-Западного РО РААСН, посвящ. 300-летию Санкт-Петербурга / ред. группа: Ю. И. Курбатов, Л. П. Лавров. — СПб., 2003.

99. Курбатов, Ю. И. Архитектурный процесс и его осмысление: творческое взаимодействие / Ю. И. Курбатов // Academia. Архитектура и строительство. — 2013. — № 2. — С. 11–12.

100. Курбатов, Ю. И. Контекст времени и контекст места — неизбежность компромисса (к проблеме современной контекстуальной архитектуры в исторической среде на примере Санкт-Петербурга) / Ю. И. Курбатов // Academia. Архитектура и строительство. — 2014. — № 3. — С. 5–9.

101. Курбатов, Ю. И. Об актуальных проблемах современного российского градостроительства и архитектуры (на примере Петербурга конца XX – начала XXI веков) / Ю. И. Курбатов // Градостроительство. — 2011. — № 1. — С. 34–36.

102. Курбатов, Ю. И. Петроград, Ленинград, Санкт-Петербург: градостроительные уроки / Ю. И. Курбатов. — СПб. : Искусство-СПБ,

2008. — 278 с.

103. Курбатов, Ю. И. Эпохальные повороты архитектуры к своему наследию / Ю. И. Курбатов // Вестник. Зодчий. 21 век. — 2010. — № 3 (36). — С. 48–53.

104. Лебедева, Г. С. Античная идея «зрелища» в творчестве архитектора Константина Мельникова / Г. С. Лебедева // Художественные модели мироздания: взаимодействие искусств в поисках нового образа мира. Кн. 2. XX век ; под общ. ред. В. П. Толстого. — М. : Наука, 1999. — С. 79–90.

105. Лешошко, С. С. Русское архитектурно-инженерное сообщество в Чехии и его деятельность в период Второй мировой войны по материалам эмигрантской профессиональной печати, 1939–1944 / С. С. Лешошко // Нансеновские чтения — 2008 : сборник. — СПб., 2009. — С. 443–454.

106. Литвин, А. А. Кремли российских городов на крупномасштабных военно-топографических планах и картах XVIII – нач. XIX в. (по фондам Российского государственного военно-исторического архива) / А. А. Литвин // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 2003. — Вып. 45. — С. 156–161.

107. Лунц, Л. Архитектура рабочего отдыха. Парки культуры и отдыха городов-новостроек / Л. Лунц // Архитектура СССР. — 1934. — № 5. — С. 20–29.

108. Малинин, Д. И. Калуга. Опыт исторического путеводителя по Калуге и главнейшим центрам губернии / Д. И. Малинин. — К. : Золотая аллея, 1992. — 272 с.

109. Маклакова, Т. Г. Архитектура двадцатого века: учеб. пособие для вузов / Т. Г. Маклакова. — М. : АСВ, 2001. — 200 с.

110. Максимова, Е. Фабрика-кухня / Е. Максимова. — Екатеринбург : АМБ, 2012. — 184 с.

111. Материалы свода памятников истории и культуры РСФСР. Тульская область / под ред. М. А. Полякова. — Тула : Приокское книжное изд-во., 1975.

112. Меерович, М. Г. Архитектурное пространство российского города: прошлое и настоящее / М. Г. Меерович // Социология города. — 2009. — № 1. — С. 47–51.

113. Меерович, М. Г. Власть и жилище (жилищная политика в СССР в 1917–1940 годах) / М. Г. Меерович // Вестник Евразии. — 2003. — № 1. — С. 5–66.

114. Меерович, М. Г. Власть и советский архитектурный авангард 20-30-х гг. / М. Г. Меерович // Вестник Иркутского государственного технического университета. — 2004. — № 1 (17). — С. 157–164.

115. Меерович, М. Г. «Генетики» и «телеологи» — дискуссия о районировании СССР / М. Г. Меерович // Архитектон : известия вузов. — 2012. — № 40. — С. 8.

116. Меерович, М. Г. Государственная градостроительная политика в России. Концепция соцрасселения (1917–1930-е гг.) / М. Г. Меерович // Вестник Воронежского государственного университета. — Сер. : Право. — 2006. — № 1. — С. 95.

117. Меерович, М. Г. Градостроительная доктрина России. Исторические предпосылки / М. Г. Меерович // Вестник Иркутского государственного технического университета. — 2003. — № 1 (13). — С. 116–123.

118. Меерович, М. Г. Градостроительная политика в СССР: от города-сада к рабочему поселку (1917 – середина 1920-х гг.) / М. Г. Меерович // Региональные архитектурно-художественные школы. — 2014. — № 1. — С. 255–260.

119. Меерович, М. Г. Жилищная политика в СССР. Уроки истории / М. Г. Меерович // Проектирование и строительство в Сибири. — 2004. — № 1. — С. 41.

120. Меерович, М. Г. Жилищная ситуация и жилищная политика в СССР в 20–30-е гг. / М. Г. Меерович // Вестник Иркутского государственного технического университета. — 2003. — № 3–4 (15–16). — С. 97–102.

121. Меерович, М. Г. Концепция социалистического города. Истоки и

современное состояние / М. Г. Меерович // Вестник Иркутского государственного технического университета. — 2004. — № 4 (20). — С. 95–98.

122. Меерович, М. Г. Концепция социалистического расселения / М. Г. Меерович // Архитектон : известия вузов. — 2008. — № 23. — С. 7.

123. Меерович, М. Г. Наследие конструктивизма — советская функциональная архитектурная типология / М. Г. Меерович // Новая жизнь памятников архитектуры конструктивизма : материалы науч.-практ. конф. ; отв. ред. Т. Ю. Тайченачева, Н. А. Алексеева. — Новосибирск, 2015. — С. 69–73.

124. Меерович, М. Г. Промышленное районирование в СССР в начальный период индустриализации / М. Г. Меерович // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. — 2013. — № 3. — С. 132–139.

125. Меерович, М. Г. Рабочие поселки-сады в послереволюционной России / М. Г. Меерович // Архитектурное наследие : сб. НИИТИАГ. — 2008. — Вып. 49. — С. 301–311.

126. Меерович, М. Г. Районная планировка в контексте программы индустриализации: первая половина 1930-х годов — начальный этап работ по промышленному районированию и расселению / М. Г. Меерович // Вестник Пермского университета. — Сер. : История. — 2014. — № 2 (25). — С. 101–122.

127. Меерович, М. Г. Расселение в СССР в начальный период индустриализации / М. Г. Меерович // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. — 2014. — № 1 (42). — С. 31–37.

128. Меерович, М. Г. Роль иностранных архитекторов в становлении советской индустриализации / М. Г. Меерович, Д. Хмельницкий // Пространственная экономика. — 2005. — № 4. — С. 131–149.

129. Меерович, М. Г. Советский рабочий поселок — основной элемент государственной градостроительной политики 1921–1927 гг. / М. Г. Меерович // Вестник Южно-Уральского государственного университета. — Сер. : Строительство и архитектура. — 2013. — Т. 13. — № 2. — С. 4–8.

130. Меерович, М. Г. Соцгород — базовая концепция градостроительной политики СССР в 1926–1930 гг. / М. Г. Меерович // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. — Сер. : Строительство и архитектура. — 2005. — № 5. — С. 203–211.

131. Меерович, М. Г. Урбанизм или дезурбанизм? Дискуссия о будущем советских городов / М. Г. Меерович // Архитектон : известия вузов. — 2012. — № 37. — С. 9.

132. Мельшиян, В. В. Тула. Приокский экономический район / В. В. Мельшиян. — Тула : Тульское книжное изд-во, 1963.

133. Мельшиян, В. В. Тула. Экономико-географический очерк / В. В. Мельшиян. — Тула, 1968.

134. Мельшиян, В. В. Тульская область. Экономико-географический очерк / В. В. Мельшиян. — Тула, 1959.

135. Меркулова, И. Ю. Трансформация древнерусских городов / И. Ю. Меркулова, Г. Я. Мокеев // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 1986. — Вып. 34. — С. 8–16.

136. Морозов, А. Лицо района. Генеральный план реконструкции Пролетарского района г. Тулы / А. Морозов // Тульский край. — 1930. — Вып. 1. — С. 11–18.

137. Московское областное коммунальное хозяйство (по данным местной печати). Парки культуры и отдыха // Коммунальное хозяйство. — 1930. — № 7. — С. 113.

138. Назаретов, М. Каким должен быть наш город. К перепланировке Тулы. Генплан города / М. Назаретов, А. Репкин // Тульский край. — 1941. — Вып. 1.

139. Никитин, А. В. Оборонительные сооружения засечной черты XVI–XVII вв. / А. В. Никитин // Материалы и исследования по археологии СССР. — М., 1955.

140. Никулин, Н. Н. Богородицк / Н. Н. Никулин. — Тула, 1956.

141. Новосельский, А. А. Борьба московского государства с татарами в

- первой половине XVII века / А. А. Новосельский. — М.-Л., 1948. — С. 429.
142. Ошевский, С. Д. Грани тульского зодчества / С. Д. Ошевский. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1983.
143. Павлов, К. Вчера и сегодня нашего города. Рассказ о том, что дала Советская власть трудящимся Тулы (с 1917 г. по 1957 г.) / К. Павлов. — Тула, 1957.
144. Пеньков, В. В. Край наш Тульский / В. В. Пеньков, С. М. Стекунов. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1974.
145. Петров, А. Н. События градостроительства / А. Н. Петров, С. А. Зомбе // История русского искусства. Т. 1. — М., 1961. — С. 236–277.
146. Петров, М. Н. Основные вопросы организации и методологии планировки городов / М. Н. Петров // Реконструкция городов СССР. Т. 1. — М., 1933. — С. 46.
147. Пищулина, В. В. Основные теории культурной трансформации / В. В. Пищулина, А. С. Папоян // Строительство и архитектура — 2015 : материалы междунар. науч.-практ. конф. — Ростов : РГСУ, 2015. — С. 27–28.
148. По области. Коммунальное хозяйство МО (по данным местной печати) // Коммунальное хозяйство. — 1930. — № 6. — С. 80–83.
149. Потапов, Л. А. Об истории застройки Тулы / Л. А. Потапов // Советские архивы. — 1981. — Вып. 1. — С. 50–53.
150. Присенко, Г. П. Проникновение в былое / Г. П. Присенко. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1984.
151. Проект планировки и застройки центральной площади Тулы // Архитектурное творчество СССР. — 1979. — Вып. V. — С. 105–108.
152. Рудаков, А. П. Очерки по истории Тулы и Тульского края / А. П. Рудаков. — Тула, 1923.
153. Рудаков, А. П. Тульские здания как исторические памятники / А. П. Рудаков // Настольный календарь-альманах на 1922 г. — Тула, 1921.
154. Савченко, В. Н. Город-герой Тула / В. Н. Савченко. — М. : Стройиздат, 1979. — 192 с.

155. Семенцов, С. В. Градостроительное развитие Петрограда–Ленинграда в 1917–1941 гг. / С. В. Семенцов // Архитектурное наследство : сб. НИИТИАГ. — 2008. — Вып. 49. — С. 312–336.

156. Славина, Т. А. Творческий метод архитекторов рубежа XIX–XX веков / Т. А. Славина // Вестник гражданских инженеров. — 2012. — № 2 (31). — С. 37–45.

157. Советское градостроительство 1920–1930-х годов : Новые исследования и материалы / сост. и отв. ред. Ю. Л. Косенкова. — М. : Либроком, 2010. — 384 с.

158. Стригалева, А. А. К «новой архитектуре» через синтез искусств. Живскульптарх / А. А. Стригалева // Художественные модели мироздания: взаимодействие искусств в поисках нового образа мира. Кн. 2. XX век ; под общ. ред. В. П. Толстого. — М. : Наука, 1999. — С. 55–78.

159. Суздальцева, Т. Промышленные сооружения в творчестве Н. А. Троцкого / Т. Суздальцева // Архитектура СССР. — 1986. — № 3. — С. 95–99.

160. Сынина, Т. М. Архитектура русской провинции / Т. М. Сынина // История русского искусства. — М., 1961. — С. 293–295.

161. Тимошин, В. Бычковский фосфоритный завод: историко-краеведческий очерк / В. Тимошин. — Калуга, 2005.

162. Тишин, П. П. Белёв. Очерк истории города и района / П. П. Тишин. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1981.

163. Ткачевский, П. С. Город Орел / П. С. Ткачевский, И. И. Лебедев. — Орел, 1927. — С. 102.

164. Трутнева, Н. Ф. Тульская Оружейная слобода и казенный завод в первой четверти XVIII в. / Н. Ф. Трутнева. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1983.

165. Тула. Арсенал и щит России. — Тула, 2006.

166. Тула. История и современность. — Тула, 2006.

167. Тула. Памятники истории и культуры. Путеводитель. — Тула, 1973.

168. Тула из глубины веков до наших дней. — Тула, 1988.
169. Тула социалистическая. Фотоальбом. — Тула, 1967.
170. Тульский край. Документы и материалы. Ч. II: Советский период. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1968.
171. Уклеин, В. Н. Венёв : путеводитель / В. Н. Уклеин, М. Г. Бороздинский. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1974.
172. Уклеин, В. Н. «Змеится лентою дорога...» (Алексин, Одоев, Белёв) / В. Н. Уклеин. — Тула, 1972.
173. Уклеин, В. Н. Музей в Тульском кремле / В. Н. Уклеин // Молодой коммунар. — 1980. — 25 ноября.
174. Уклеин, В. Н. Наличники резьбы узорной / В. Н. Уклеин // Коммунар. — 1982. — 21 апреля.
175. Уклеин, В. Н. «Новый» театр / В. Н. Уклеин // Молодой коммунар. — 1981. — 8 января.
176. Уклеин, В. Н. От Оки до Куликова поля / В. Н. Уклеин. — Тула, 1970.
177. Уклеин, В. Н. От Тулы до Поленова / В. Н. Уклеин. — Тула, 1981.
178. Уклеин, В. Н. От тульских засек до Красивой Мечи / В. Н. Уклеин. — Тула, 1976.
179. Уклеин, В. Н. След времен минувших : О зодчестве и зодчих / В. Н. Уклеин ; под ред., с предисл. и коммент. С. В. Михалевой, Т. М. Халтуринной. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1991. — 94 с.
180. Уклеин, В. Н. Стрелами улицы легли / В. Н. Уклеин // Коммунар. — 1979. — 22 декабря.
181. Уклеин, В. Н. Тула. Памятники истории и культуры / В. Н. Уклеин. — Тула, 1969.
182. Уклеин, В. Н. Тула — каменная летопись / В. Н. Уклеин. — Тула, 1984.
183. Уклеин Владимир Николаевич // Тульский биографический словарь. Т. 2. — Тула, 1996. — С. 261.

184. Федоров, С. И. Архитектурные образы Орловщины / С. И. Федоров. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1982. — С. 112.
185. Федоров, С. И. Орел / С. И. Федоров. — М. : Стройиздат, 1969. — С. 60–64.
186. Федоров, С. И. Очерки архитектуры Орла (памятники истории и культуры) / С. И. Федоров. — Тула, 1987. — С. 19–20.
187. Фехнер, М. В. Калуга / М. В. Фехнер. — Калуга, 1961. — 232 с.
188. Фомин, Н. К. К вопросу о военно-политическом значении Тулы в первой половине XVI в. / Н. К. Фомин. — Тула : Приокское книжное изд-во, 1983.
189. Фремpton, К. Современная архитектура: критический взгляд на историю развития / К. Фремpton ; пер. с англ. Е. А. Дубченко ; под ред. В. Л. Хайта. — М. : Стройиздат, 1990. — 535 с.
190. Хазанова, В. Э. Клубная жизнь и архитектура клуба, 1917–1941 / В. Э. Хазанова. — М. : Жираф, 2000. — 159 с.
191. Хазанова, В. Э. Некоторые вопросы синтеза искусств в советской архитектуре первых послереволюционных лет / В. Э. Хазанова // Вопросы современной архитектуры : сборник. — 1963. — № 2.
192. Хазанова, В. Э. Советская архитектура первых лет Октября. 1917–1925 гг. / В. Э. Хазанова. — М. : Наука, 1970.
193. Хан-Магомедов, С. О. Архитектор Илья Голосов (пионеры советской архитектуры) / С. О. Хан-Магомедов // Строительство и архитектура. — 1986. — № 2.
194. Хан-Магомедов, С. О. Архитектура советского авангарда / С. О. Хан-Магомедов. — М. : Стройиздат, 1996.
195. Хан-Магомедов, С. О. Иван Николаев / С. О. Хан-Магомедов. — М. : Архитектура-С, 2008. — 180 с. — (Сер. «Творцы авангарда»).
196. Хан-Магомедов, С. О. Илья Голосов / С. О. Хан-Магомедов. — М. : Архитектура-С, 2007. — 192 с. — (Сер. «Творцы авангарда»).
197. Хан-Магомедов, С. О. Михаил Охитович / С. О. Хан-

Магомедов. — М. : Архитектура-С, 2009. — 192 с. — (Сер. «Творцы авангарда»).

198. Хан-Магомедов, С. О. Моисей Гинсбург / С. О. Хан-Магомедов. — М. : Архитектура-С, 2007. — 135 с. — (Сер. «Творцы авангарда»).

199. Хан-Магомедов, С. О. Николай Ладовский / С. О. Хан-Магомедов. — М. : Архитектура-С, 2007. — 87 с. — (Сер. «Творцы авангарда»).

200. Хан-Магомедов, С. О. Николай Милютин / С. О. Хан-Магомедов, Ю. П. Бочаров. — М. : Архитектура-С, 2007. — 79 с. — (Сер. «Творцы авангарда»).

201. Шкварииков, В. А. Очерк истории планировки и застройки русских городов / В. А. Шкварииков. — Тула, 1954.

202. Штиглиц, М. С. Промышленная архитектура Петербурга в сфере «индустриальной археологии» / М. С. Штиглиц. — СПб. : Белое и Черное, 2003. — С. 278.

203. Щербакова, М. Ф. По родному краю / М. Ф. Щербакова. — Тула, 1956.

204. Экономические районы СССР. Приокский экономический район. — М. : Экономика, 1956.

Архивные источники

205. ГАОО (Гос. архив Орловской области). Ф. р-3471. Оп. 1. Д. 5.

206. ГАОО. Ф. Р-3471. Оп. 1. Д. 9.

207. ГАОО. Ф. Р-3471. Оп. 1. Д. 10.

208. ГАОО. Ф. Р-3471. Оп. 1. Д. 12.

209. ГАОО. Ф. Р-3471. Оп. 1. Д. 13.

210. ГАОО. Ф. Р-3471. Оп. 1. Д. 16.

211. ГАОО. Ф. Р-3471. Оп. 1. Д. 69.

212. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 72.
213. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 73.
214. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 74.
215. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 76.
216. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 76α.
217. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 77.
218. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 77α.
219. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 78.
220. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 78α.
221. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 79.
222. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 80.
223. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 85.
224. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 86.
225. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 87.
226. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 88.
227. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 89.
228. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 90.
229. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 106.
230. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 108.
231. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 125.
232. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 126.
233. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 209.
234. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 210.
235. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 214.
236. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3471. Οπ. 1. Δ. 216.
237. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3505. Οπ. 1. Δ. 97.
238. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3505. Οπ. 1. Δ. 110.
239. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3505. Οπ. 1. Δ. 111.
240. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3505. Οπ. 1. Δ. 116.
241. ΓΑΟΟ. Φ. Ρ-3505. Οπ. 1. Δ. 158.

242. ГАОО. Ф. Р-3505. Оп. 1. Д. 169.
243. ГАОО. Ф. Р-3505. Оп. 1. Д. 182.
244. ГАОО. Ф. Р-3505. Оп. 1. Д. 189.
245. ГАОО. Ф. Р-3505. Оп. 1. Д. 213.
246. ГАОО. Ф. Р-3505. Оп. 1. Д. 214.
247. ГУ ГАТО (Гос. архив Тульской области). Ф. р-95. Оп. 1. Д. 4040.
248. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 7. Д. 68.
249. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 7. Д. 69.
250. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 11. Д. 54.
251. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 11. Д. 55.
252. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 11. Д. 56.
253. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 11. Д. 57.
254. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 11. Д. 58.
255. ГУ ГАТО. Ф. Р-95. Оп. 11. Д. 59.
256. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 433.
257. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 434.
258. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 435.
259. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 714.
260. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 715.
261. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 717.
262. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 718.
263. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 719.
264. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1473.
265. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1474.
266. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1475.
267. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1477.
268. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1494.
269. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1495.
270. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1496.
271. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1497.

272. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1498.
273. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1499.
274. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1500.
275. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1549.
276. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1549a.
277. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1550.
278. ГУ ГАТО. Ф. Р-249. Оп. 1. Д. 1551.
279. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 70.
280. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 197.
281. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 200.
282. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 223.
283. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 245.
284. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 256.
285. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 268.
286. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 269.
287. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 287.
288. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 471.
289. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 472.
290. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 506.
291. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 527.
292. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 528.
293. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 533.
294. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 537.
295. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 545.
296. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 551.
297. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 578.
298. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 579.
299. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 585.
300. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 643.
301. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 644.

302. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 675.
303. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 681.
304. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 687.
305. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 780.
306. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 795.
307. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 857.
308. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 877.
309. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 894.
310. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 904.
311. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 905.
312. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 1. Д. 923.
313. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 2. Д. 17.
314. ГУ ГАТО. Ф. Р-1060. Оп. 2. Д. 19.
315. ГУ ГАТО. Ф. Р-1396. Оп. 1. Д. 686.
316. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 1. Д. 82.
317. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 1. Д. 483.
318. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 1. Д. 485.
319. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 2. Д. 457.
320. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 2. Д. 485.
321. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 2. Д. 487.
322. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 2. Д. 569.
323. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 2. Д. 621.
324. ГУ ГАТО. Ф. Р-1398. Оп. 3. Д. 14.
325. ГУ ГАТО. Ф. Р-1623. Оп. 1. Д. 302.
326. ГУ ГАТО. Ф. Р-1623. Оп. 1. Д. 311.
327. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 3.
328. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 25.
329. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 32.
330. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 34.
331. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 35.

332. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 43.
333. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 44.
334. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 91.
335. ГУ ГАТО. Ф. Р-2187. Оп. 1. Д. 101.
336. ЦГАМО (Центральный Гос. архив Московской области).
Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 31.
337. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 35.
338. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 42.
339. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 105.
340. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 134.
341. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 174.
342. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 175.
343. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 215.
344. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 312.
345. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 427.
346. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 541.
347. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 552.
348. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 582.
349. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 583.
350. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 584.
351. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 591.
352. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 1. Д. 597.
353. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 130.
354. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 131.
355. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 132.
356. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 138.
357. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 288.
358. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 365.
359. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 418.
360. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 428.

361. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 462.
362. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 463.
363. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 651.
364. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 668.
365. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 742.
366. ЦГАМО. Ф. Р-2287. Оп. 3. Д. 894.
367. ЦГАМО. Ф. Р-2295. Оп. 1. Д. 279.
368. ЦГАМО. Ф. Р-2295. Оп. 1. Д. 288.
369. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 485.
370. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 486.
371. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 623.
372. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 624.
373. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 635.
374. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 656.
375. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 780.
376. ЦГАМО. Ф. Р-6847. Оп. 1. Д. 977.
377. ЦГАНТД СПб (Центральный Гос. архив науч.- техн. документации Санкт-Петербурга). Ф 46. Оп. 3–7. Д. 97.
378. ЦГАНТД СПб. Ф. 46. Оп. 3–7. Д. 105.
379. ЦГАНТД СПб. Ф. 46. Оп. 3–7. Д. 134.
380. ЦГАНТД СПб. Ф. 46. Оп. 3–7. Д. 135.
381. ЦГАНТД СПб. Ф. 46. Оп. 3–7. Д. 136.
382. ЦГАНТД СПб. Ф. 165. Оп. 1–1. Д. 119.
383. ЦГАНТД СПб. Ф. 165. Оп. 1–1. Д. 203.

Диссертации

384. **Вайтенс, А. Г.** Исторический опыт регулирования архитектурно-градостроительного развития Санкт-Петербурга – Ленинграда : дис. ... д-ра архитектуры : 05.23.20 / Вайтенс Андрей Георгиевич. — Нижний Новгород, 2014. — 394 с.

385. **Духанов, С. С.** Вопросы архитектурных стилей рабочих клубов и Дворцов Культуры (1920-е – 1950-е гг.) : дис. ... канд. архитектуры : 05.23.20 / Духанов Сергей Сергеевич. — М., 2006. — 280 с.

386. **Золотарева, М. В.** Регулирование архитектурно-строительного процесса в России XVIII – начала XX века : дис. ... д-ра архитектуры : 05.23.20 / Золотарева Милена Владимировна. — СПб., 2010. — 527 с.

387. **Казусь, И. А.** Организация архитектурно-градостроительного проектирования в СССР: этапы, проблемы, противоречия (1917–1933) : дис. ... канд. архитектуры : 18.00.01 / Казусь Игорь Александрович. — М., 2001. — 342 с.

388. **Куликов, В. В.** Архитектура жилища тульских оружейников конца XVIII–XX вв. : дис. ... канд. архитектуры : 18.00.01 / Куликов Владимир Васильевич. — М., 2000. — 231 с.

389. **Меерович, М. Г.** Социально-культурные основы осуществления государственной жилищной политики в РСФСР: 1917–1941 гг. : дис. ... д-ра ист. наук : 24.00.01 / Меерович Марк Григорьевич. — Иркутск, 2004. — 659 с.

390. **Федоров, С. И.** Планировка и застройка городских общественных центров Курска, Орла, Белгорода : дис. ... канд. искусствоведения : 17.00.04 / Федоров Сергей Иванович. — М., 1968. — 257 с.

Электронные ресурсы

391. Администрация города Орла : [офиц. сайт]. — Режим доступа: <http://www.orel-adm.ru> (дата обращения: 13.02. 2016).

392. Администрация города Тулы : [офиц. сайт]. — Режим доступа: <http://www.tula.ru> (дата обращения: 11.02. 2016).

393. Городская Управа города Калуги : [офиц. сайт]. — Режим доступа: <http://www.kaluga-gov.ru> (дата обращения: 16.02. 2016).

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего профессионального образования
«Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет»

На правах рукописи

ПАСТУХ Ольга Александровна

**ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИСТОРИЧЕСКИХ РУССКИХ ГОРОДОВ В ПЕРИОД
ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ 1928–1940 гг.
(на примере городов Окского бассейна: Тулы, Калуги и Орла)**

Том 2

Специальность 05.23.20 – Теория и история архитектуры,
реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата архитектуры

Научный руководитель:
доктор архитектуры, профессор,
заслуженный архитектор России
С. П. Заварихин

Санкт-Петербург
2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

Том 2**ПРИЛОЖЕНИЕ А.** (обязательное)

Общие данные диссертационного исследования3

ПРИЛОЖЕНИЕ Б. (обязательное)

Иллюстрации к диссертационному исследованию9

Список иллюстраций к главе 1 «Предпосылки и условия трансформации архитектурно-планировочной структуры городов региона в 1928–1940 гг.»9

Список иллюстраций к главе 2 «Трансформация среды жизнедеятельности Тулы как базового центра индустриализации региона»28

Список иллюстраций к главе 3 «Трансформация среды жизнедеятельности Калуги и Орла как взаимосвязанных центров индустриализации региона»74

ПРИЛОЖЕНИЕ В. (обязательное)

Схемы и иллюстрации историко-культурного каркаса городов Окского бассейна Тулы, Калуги и Орла99

ПРИЛОЖЕНИЕ Г. (справочное)

Концепция Федеральной целевой программы «развития малых и средних городов России (2014–2020 гг.)»122

ПРИЛОЖЕНИЕ Д. (справочное)

Перечень объектов культурного наследия (регионального значения) города Тулы рассматриваемого периода (1928 – 1940 гг.)152

ПРИЛОЖЕНИЕ А. Общие данные диссертационного исследования
(обязательное)

**ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИСТОРИЧЕСКИХ РУССКИХ ГОРОДОВ В ПЕРИОД
ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ 1928–1940 гг.
(на примере городов Окского бассейна Тулы, Калуги и Орла)**



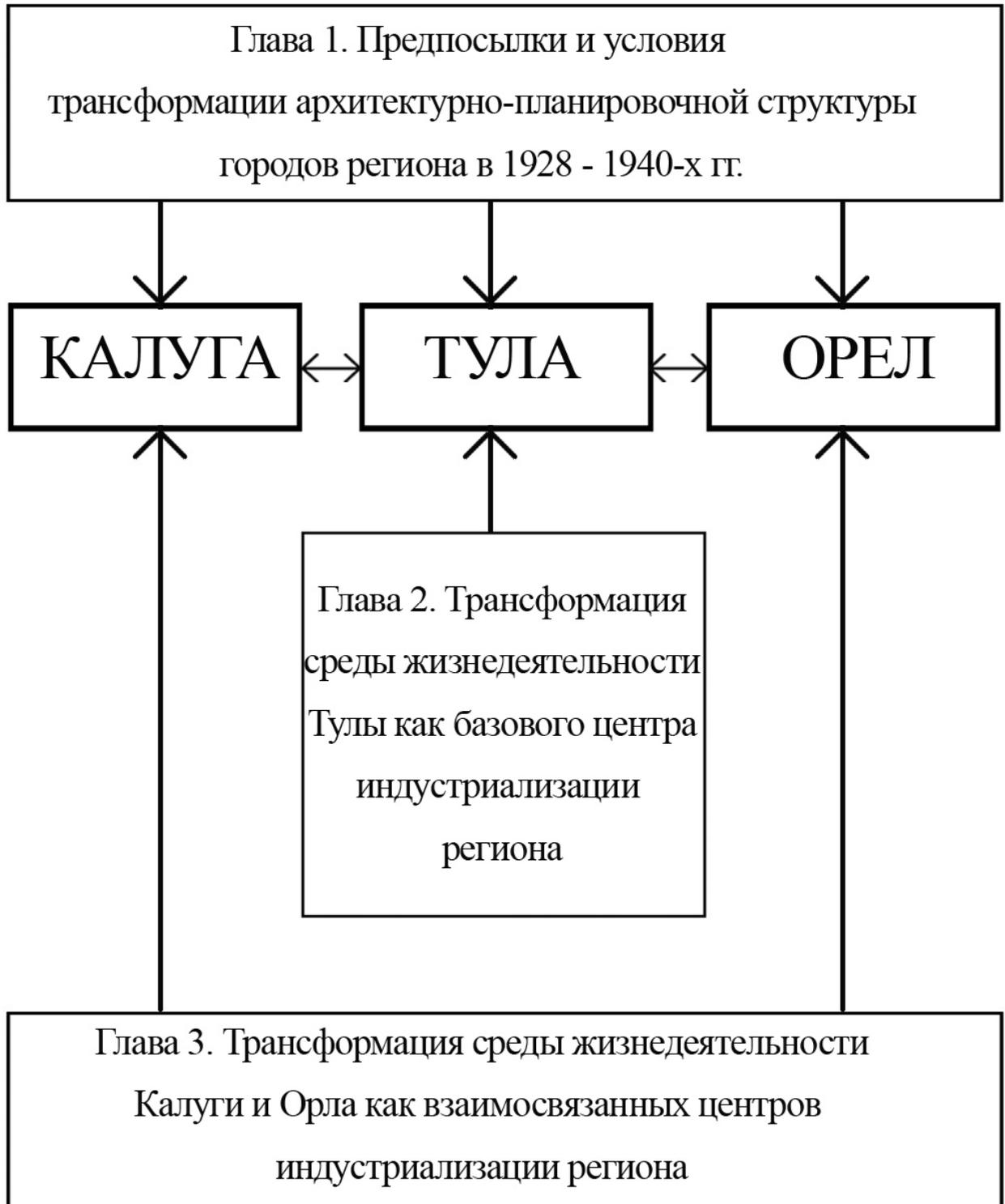
Схема А. 1 – Структура диссертации

Схема А. 2 – Источники исследования



Источники исследования. Диссертационное исследование основано на результатах изучения текстовых, картографических, проектных архитектурно-градостроительных материалов, натурном обследовании городов, фотофиксации отдельных архитектурных объектов и городских панорам. Используемые в диссертации исходные материалы обнаружены в разных информационных хранилищах:

1. государственные архивы – Государственный архив Калужской области, Государственный архив Орловской области, Государственный архив Тульской области, Центральный Государственный архив Московской области, Центральный Государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга;

2. архивы проектных институтов и ведомственных организаций – Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт экологии города (г. Москва), Российский государственный научно-исследовательский и проектный институт Урбанистики (г. Санкт-Петербург), общество с ограниченной ответственностью (проектный институт) «Тулгражданпроект», акционерное общество «Центральное топографо-маркшейдерское предприятие «Центрмаркшейдерия», Государственное учреждение культуры Тульской области "Центр по охране и использованию памятников истории и культуры" (ГУК ТО ЦОИПИК);

3. музеи – Музей «Тульский кремль» (г. Тула), Тульский областной краеведческий музей (г. Тула), Тульский военно-исторический музей (г. Тула), Тульский государственный музей оружия (г. Тула), музей «Тульские самовары» (г. Тула), Богородицкий дом-музей и парк (г. Богородицк), Калужский областной краеведческий музей (г. Калуга), Орловский краеведческий музей (г. Орел);

4. библиотеки – Российская государственная библиотека (г. Москва), Российская национальная библиотека (г. Санкт-Петербург), НТБ Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства (г. Москва), Тульская областная научная библиотека

(г. Тула), Калужская научная библиотека им. В. Г. Белинского (г. Калуга), областная библиотека им. И. А. Бунина (г. Орел), библиотека Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета (г. Санкт-Петербург), научная библиотека Тульского государственного университета.

Схема А. 3 – География исследования



ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Иллюстрации к диссертационному исследованию
(обязательное)

**ГЛАВА 1. ПРЕДПОСЫЛКИ И УСЛОВИЯ ТРАНСФОРМАЦИИ
АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДОВ
РЕГИОНА В 1928 – 1940-Х ГГ.**



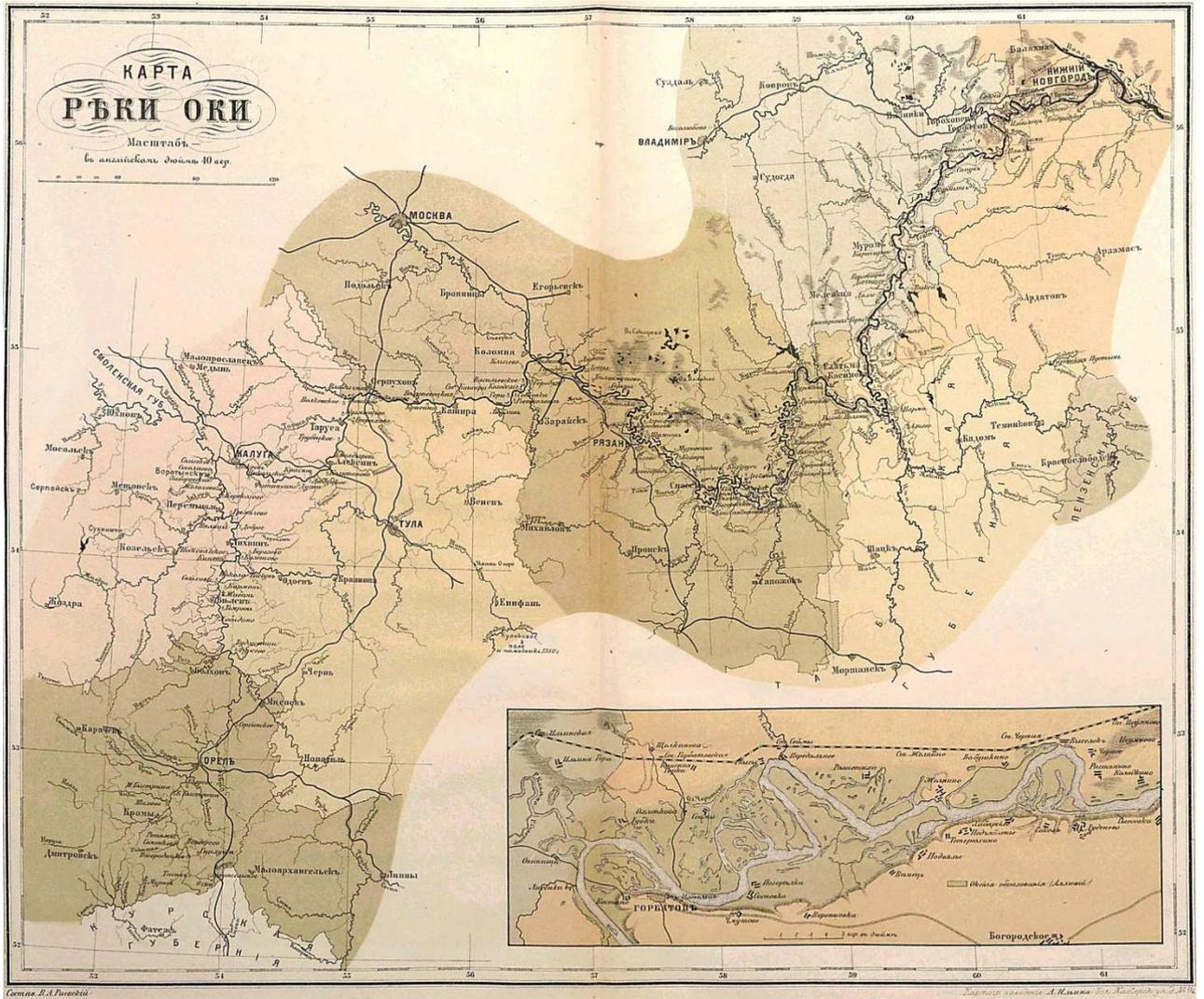


Рисунок Б. 1.1 – карта бассейна реки Оки. 1880 г.

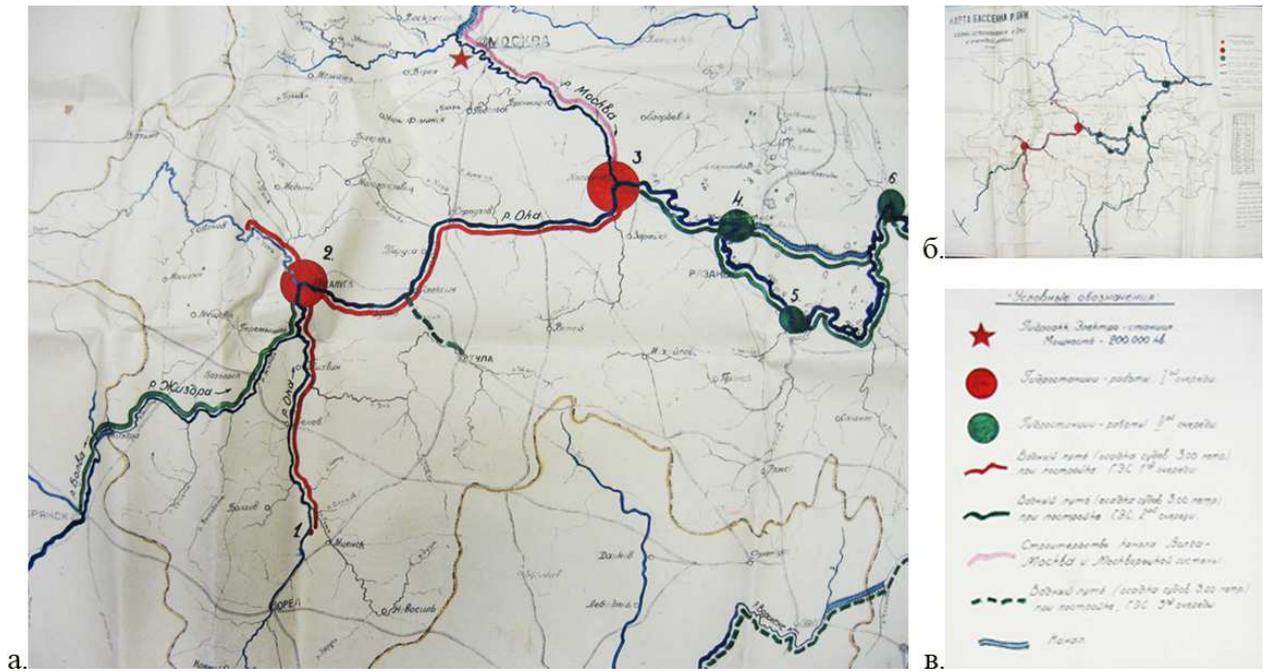


Рисунок Б. 1.2 – карта бассейна реки Оки (со схемами использования и очередей работ): а – фрагмент, б – общая карта, в – условные обозначения. ГАМО, Ф. 2287, Оп. 1, № дела 134. 1929 – 1990 гг. 1931.

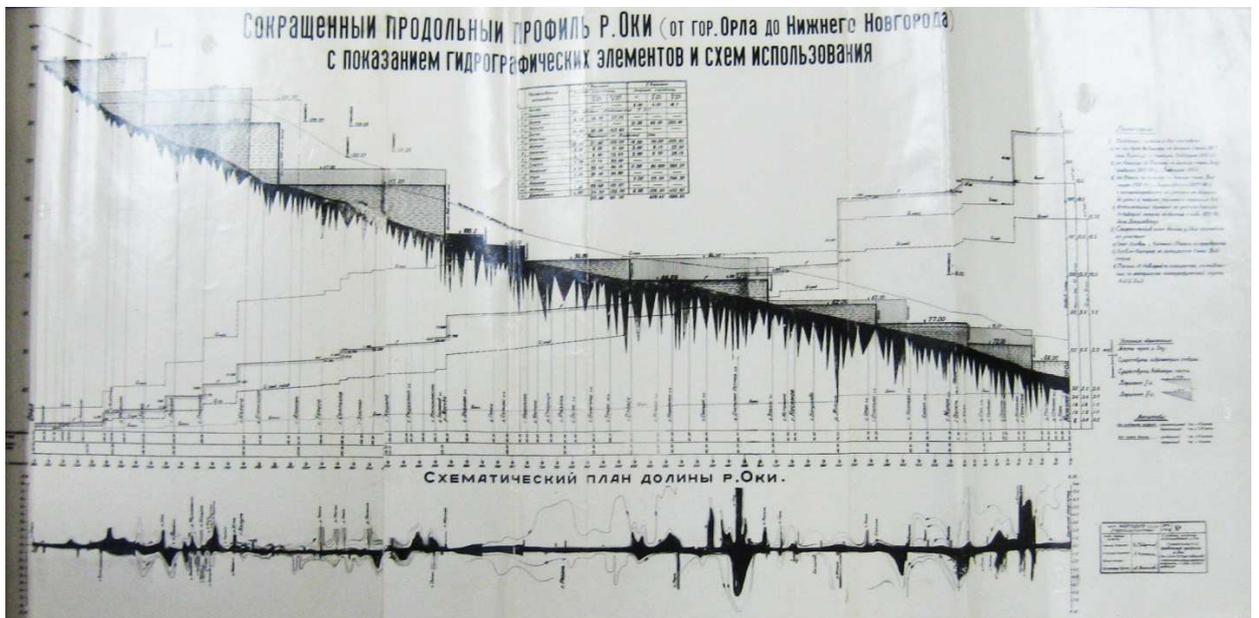


Рисунок Б. 1.3 – схема сокращенного продольного профиля реки Оки (от города Орла до Нижнего Новгорода).

ГАМО, Ф. 2287, Оп. 1, № дела 134. 1929 – 1990 гг. 1931.

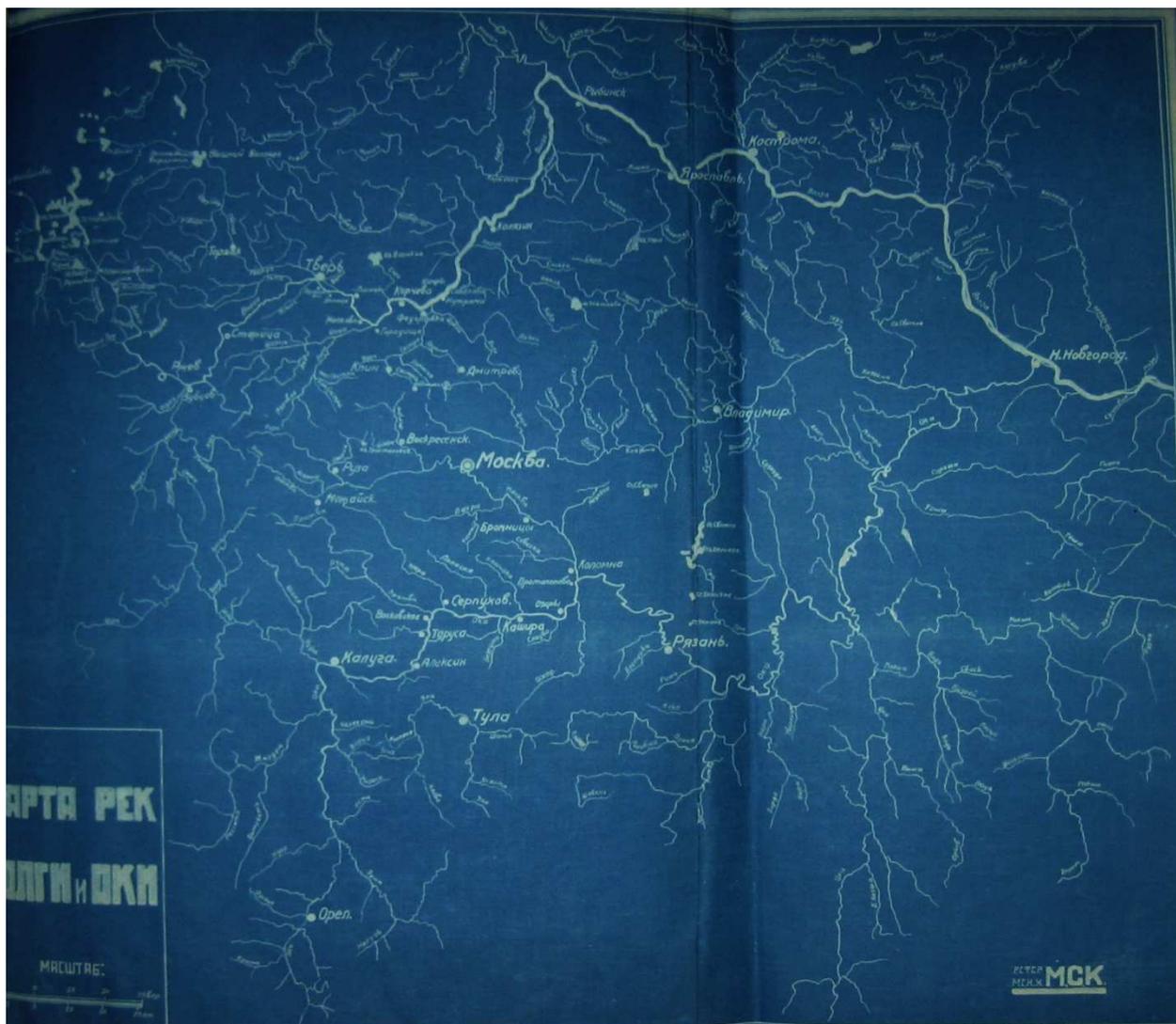
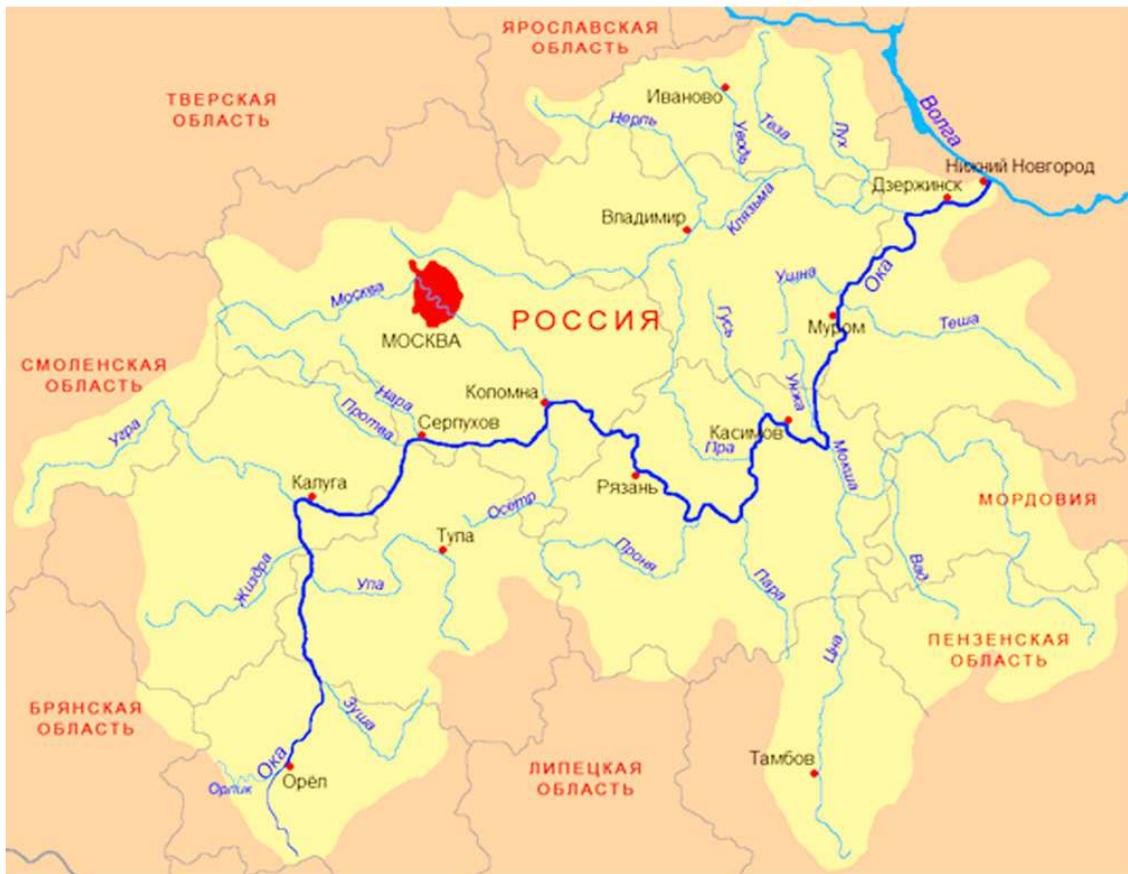


Рисунок Б. 1.4 – карта-схема бассейна рек Оки и Волги. 1930-е гг.
 ГАМО, Ф. 2287, Оп. 1, № дела 134. 1929 – 1990 гг. 1931.



а.



б.

Рисунок Б. 1.5 – карта бассейна рек Оки и Волги: а – бассейн Волги; б – бассейн Оки.



Рисунок Б. 1.6 – панорамы берегов Оки



Схема Б. 1.1 – Блок-схема образования экономического района «ЦЕНТР»



Рисунок Б. 1.7 – обзорная карта Приокского экономического района (на 1955 г.)



Рисунок Б.1.8 – карта расположения районов Тульской губернии с нанесением условных обозначений расположения различных промыслов, ГАТО, Ф. № Р -249, Оп. 1, за 1929 – 1930 гг., № дела 1549, 1929 г.



Экспликация

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 - Тульско-Басовский район | 15 - Клекотковский район |
| 2 - Алексинский район | 16 - Михайловский район |
| 3 - Веневский район | 17 - Узловский район |
| 4 - Епифаньский район | 18 - Оболенский район |
| 5 - Крапивенский район | 19 - Сереб.-Прудовский район |
| 6 - Богородицкий район | 20 - Лаптевский район |
| 7 - Белевский район | 21 - Пахомовский район |
| 8 - Одоевский район | 22 - Тарусский район |
| 9 - Плавский район | 23 - Дубенский район |
| 10 - Ефремовский район | 24 - Арсеньевский район |
| 11 - Черньский район | 25 - Комаревский район |
| 12 - Волонский район | 26 - Теплинско-Огаревский район |
| 13 - Шиловский район | 27 - Ново-Никольский район |
| 14 - Куркинский район | 28 - Каменский район |

Схема Б. 1.2 – Карта-схема Тульской губернии (1928 г.) с экспликацией



Экспликация

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| 1 - Калужский уезд | 6 - Мещовский уезд |
| 2 - Козельский уезд | 7 - Мосальский уезд |
| 3 - Лихвинский уезд | 8 - Спас-Деменский уезд |
| 4 - Малоярославецкий уезд | 9 - Тарусский уезд |
| 5 - Медынский уезд | 10 - Юхновский уезд |

Схема Б. 1.3 – Карта-схема Калужской губернии (1924 г.) с экспликацией



Экспликация

- 1 - Болховский район
- 2 - Узкий район
- 3 - Мценский район
- 4 - Моховой район
- 5 - Урицкий район
- 6 - Орловский район
- 7 - Кромский район
- 8 - Сосковский район

- 9 - Свердловский район
- 10 - Новосильский район
- 11 - Корсаковский район
- 12 - Верховский район
- 13 - Дмитровский район
- 14 - Глодненский район
- 15 - Тросненский район
- 16 - Малоархангельский район
- 17 - Дросковский район

Схема Б. 1.4 – Карта-схема Калужской губернии (1924 г.) с экспликацией

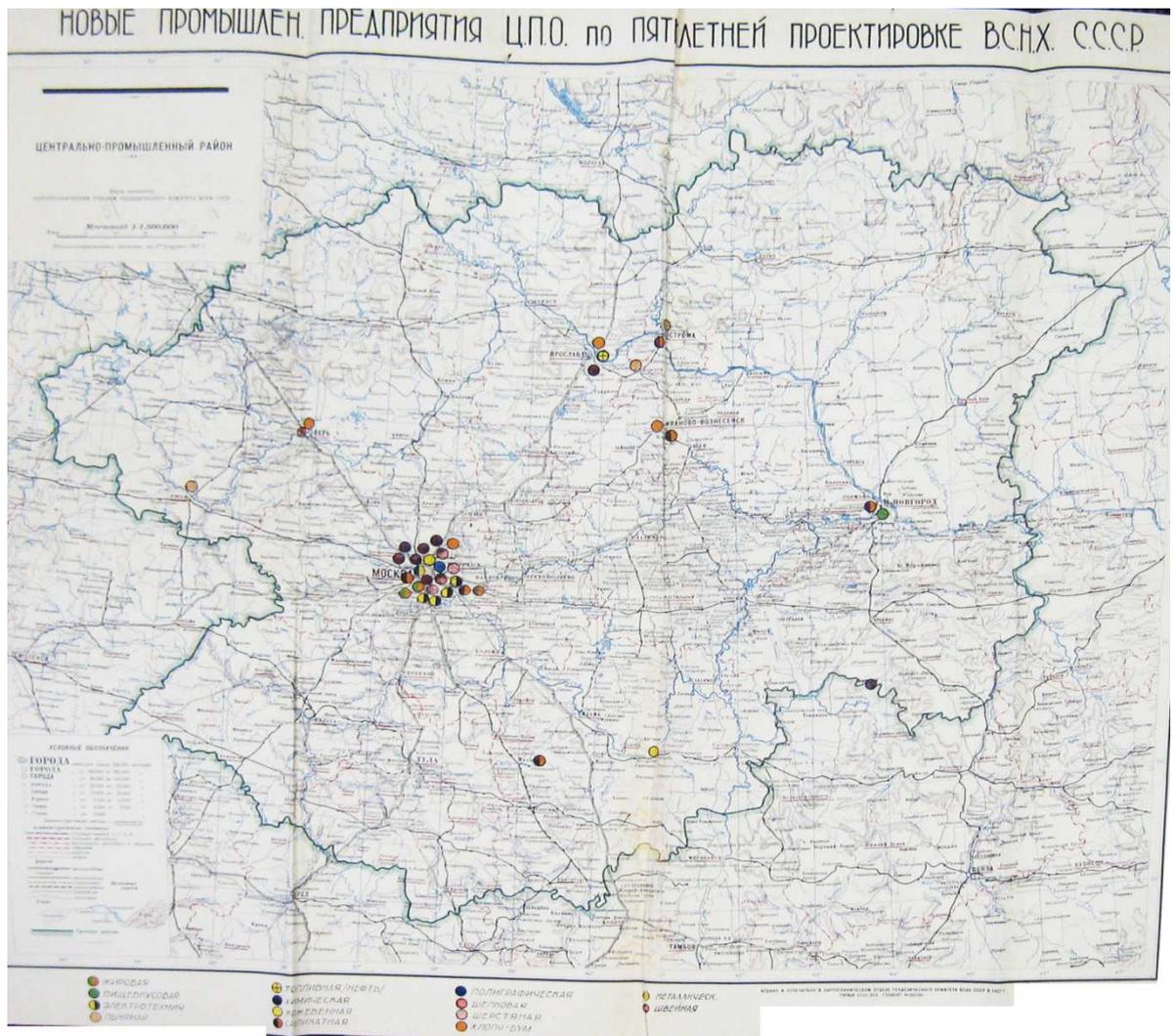


Рисунок Б. 1.9 – схема распределения новых промышленных предприятий по территории страны. 1930 –е гг.

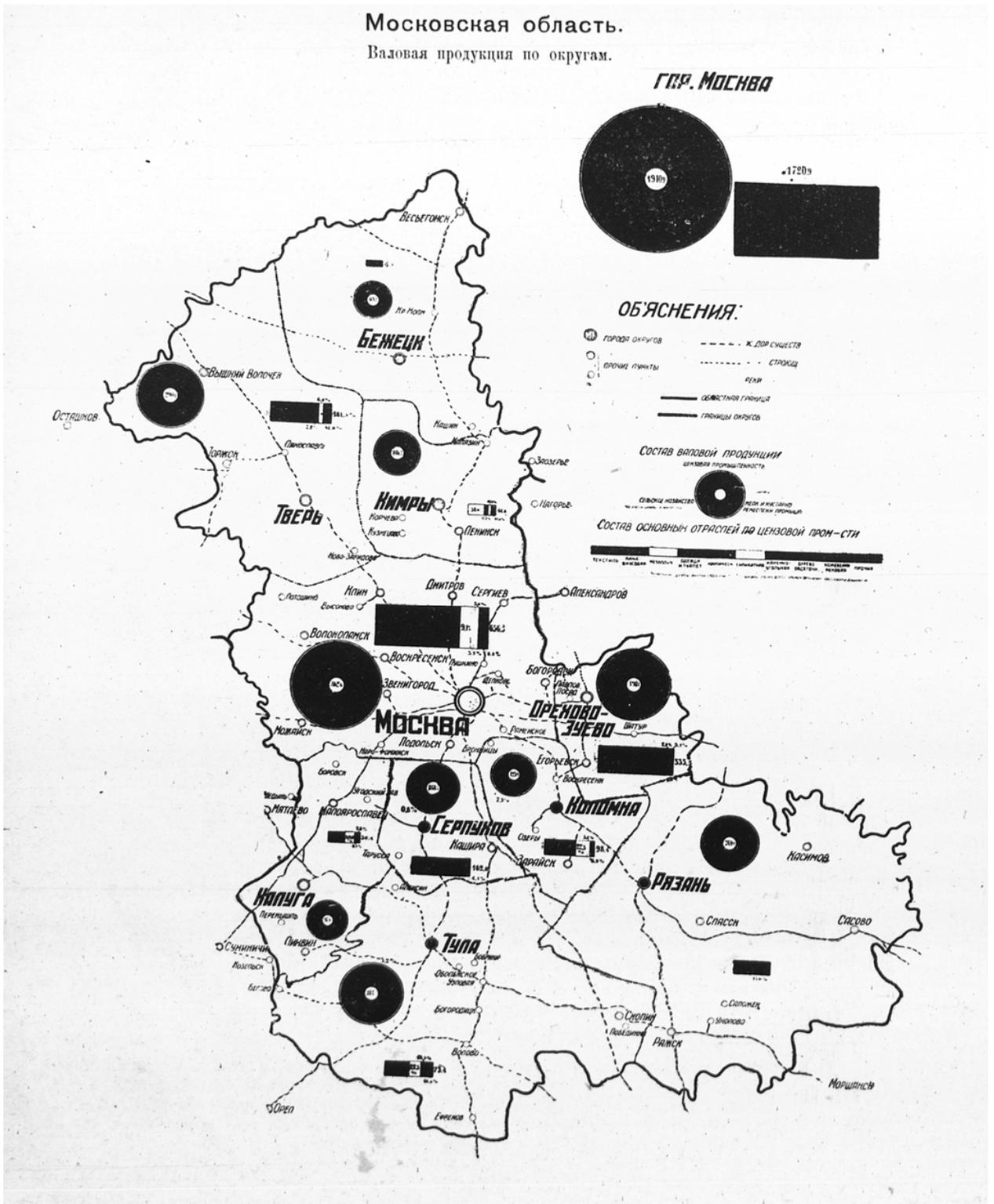


Рисунок Б. 1.10 – схема районирования Московской области на 1929 год с показанием валовой продукции по округам.

ГАТО, Ф. № Р -249, Оп. 1, за 1929 – 1930 гг., № дела 1549, 1929 г.

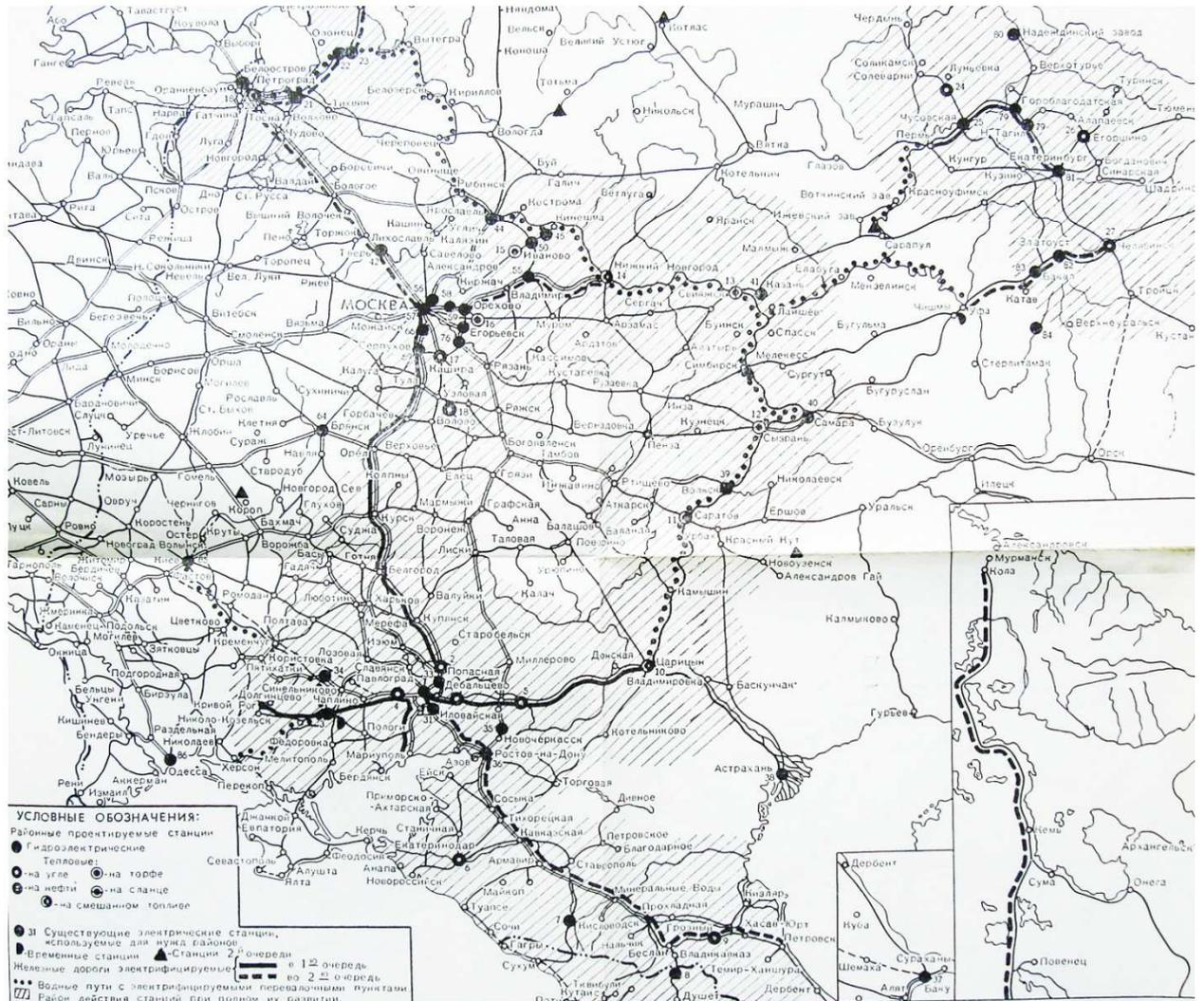


Рисунок Б. 1.11 – схема электрификации страны (план ГОЭЛРО)

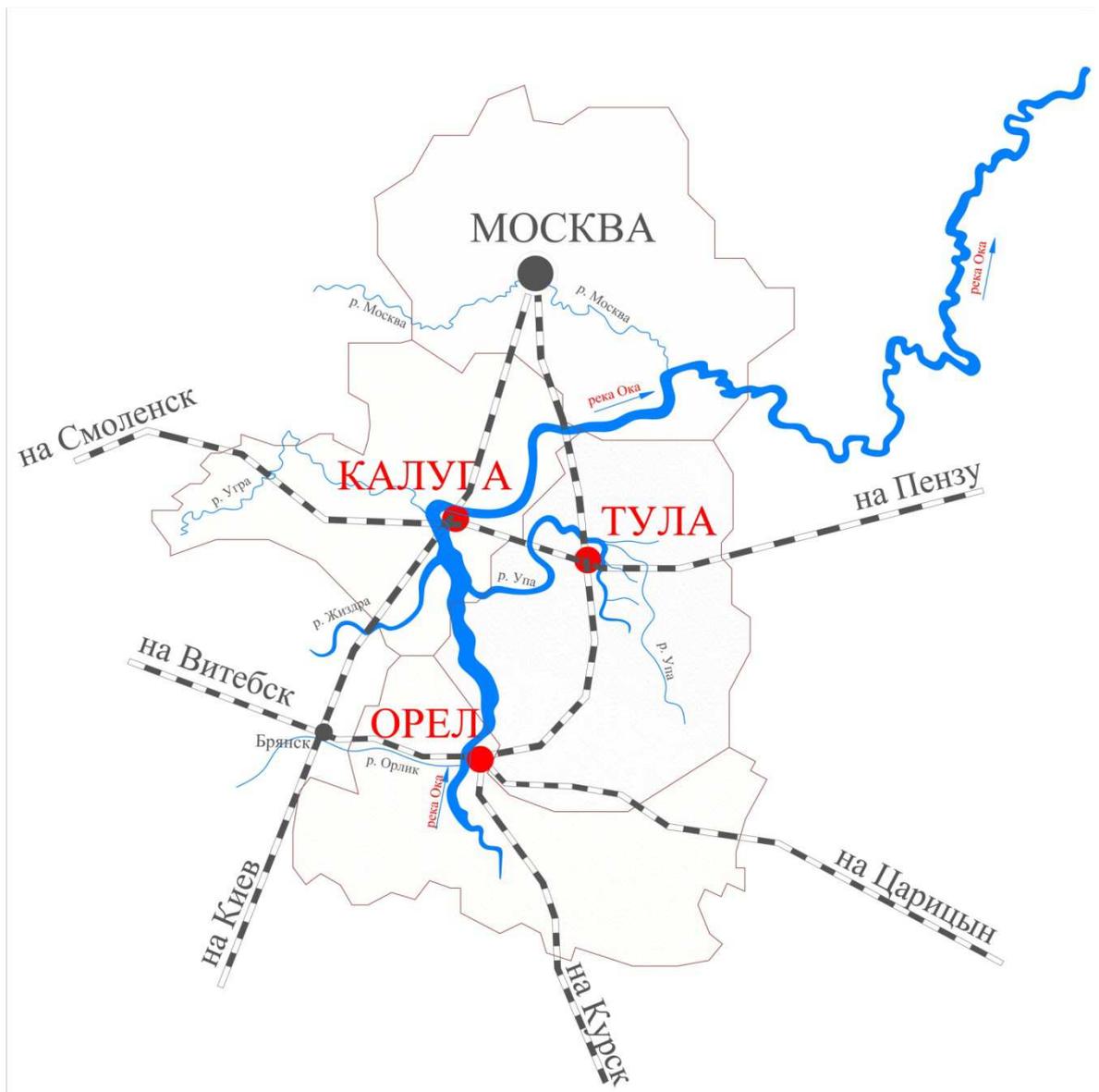


Схема Б. 1.5 – схема транспортной инфраструктуры региона

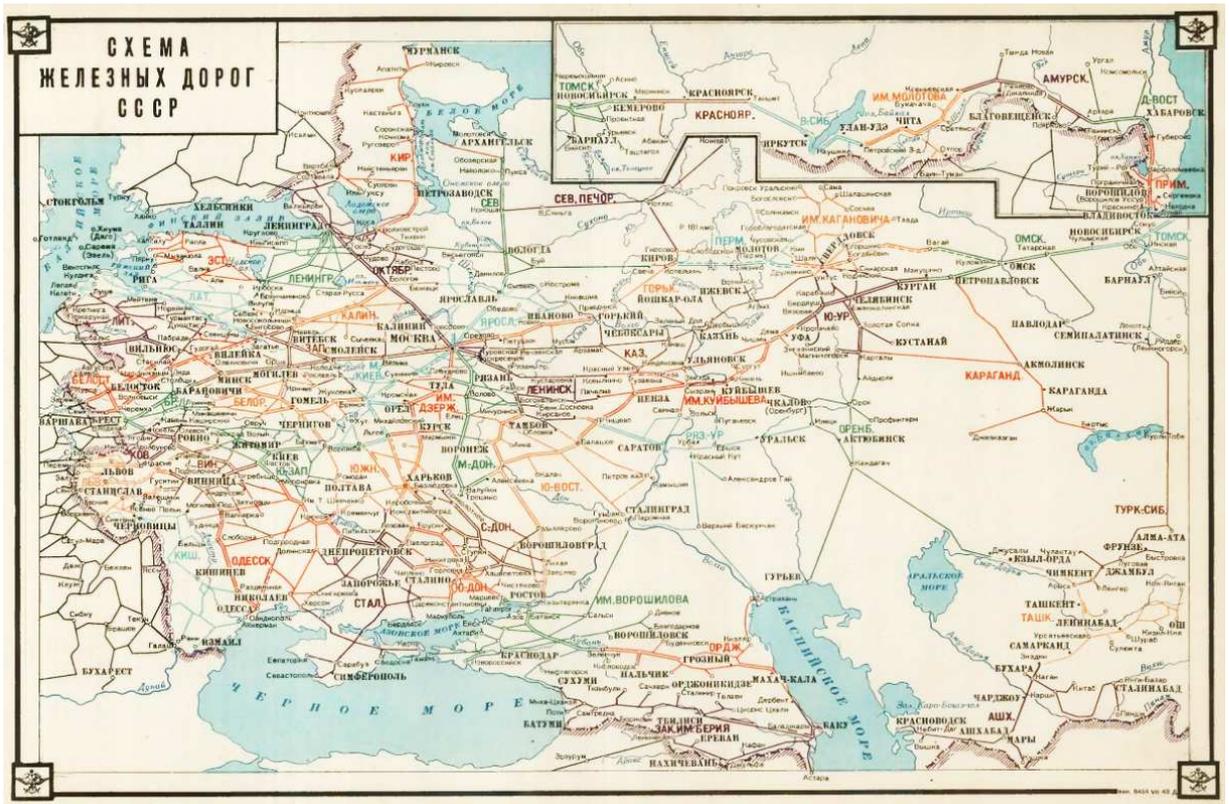


Рисунок Б. 1.12 – схема железных дорог СССР

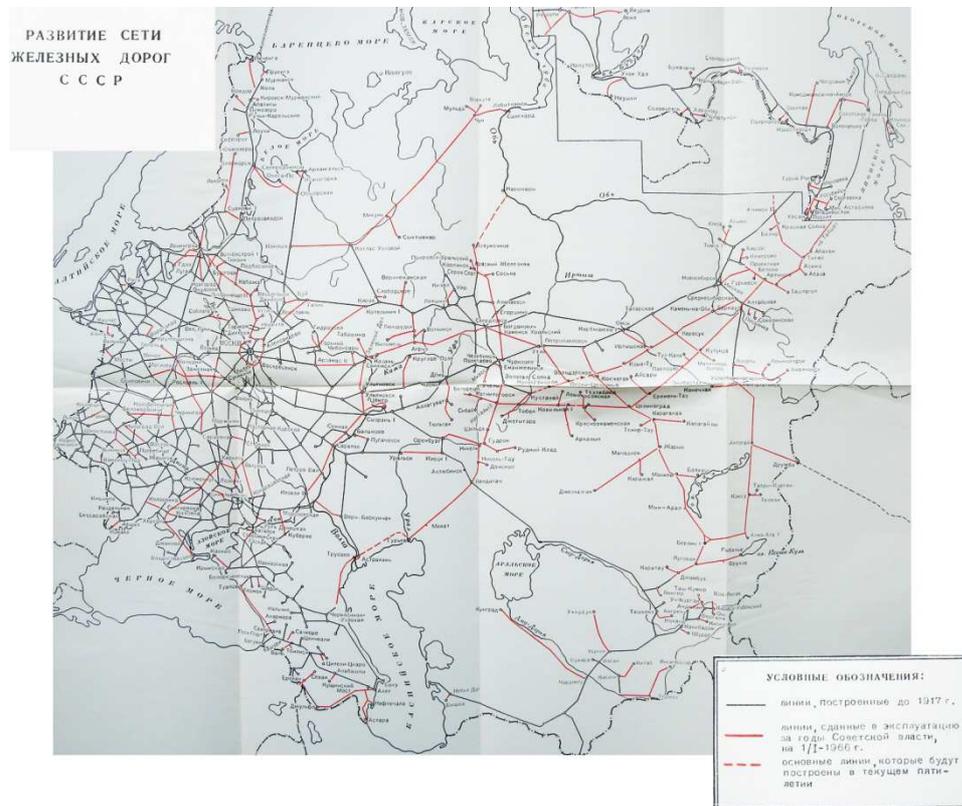


Рисунок Б. 1.13 – схема развития железнодорожного сообщения СССР

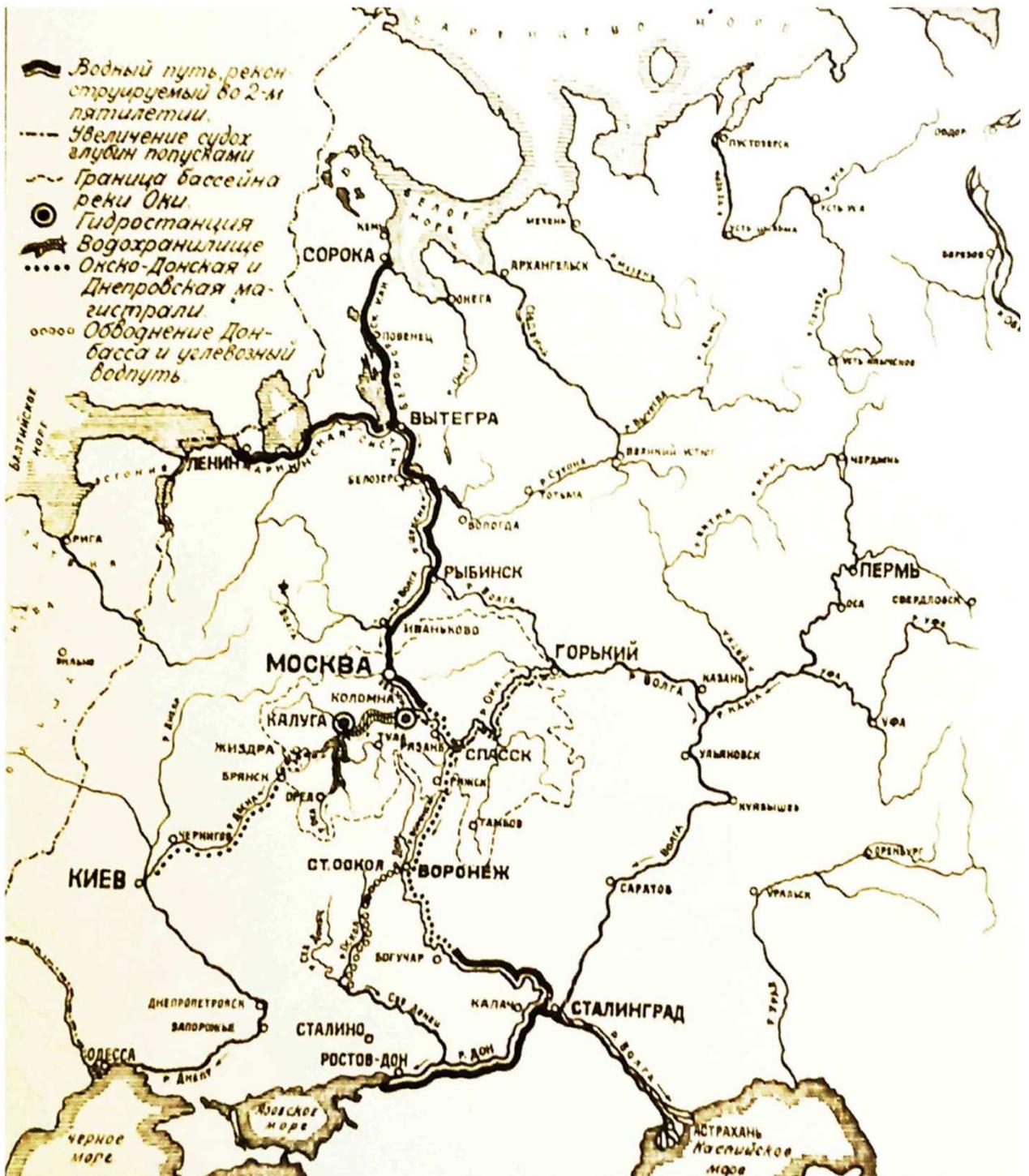


Рисунок Б. 1.14 – схема реконструкции водного пути. 1930-е гг.

ГАМО, Ф. 2287, Оп. 1, № дела 134. 1929 – 1990 гг. 1931.

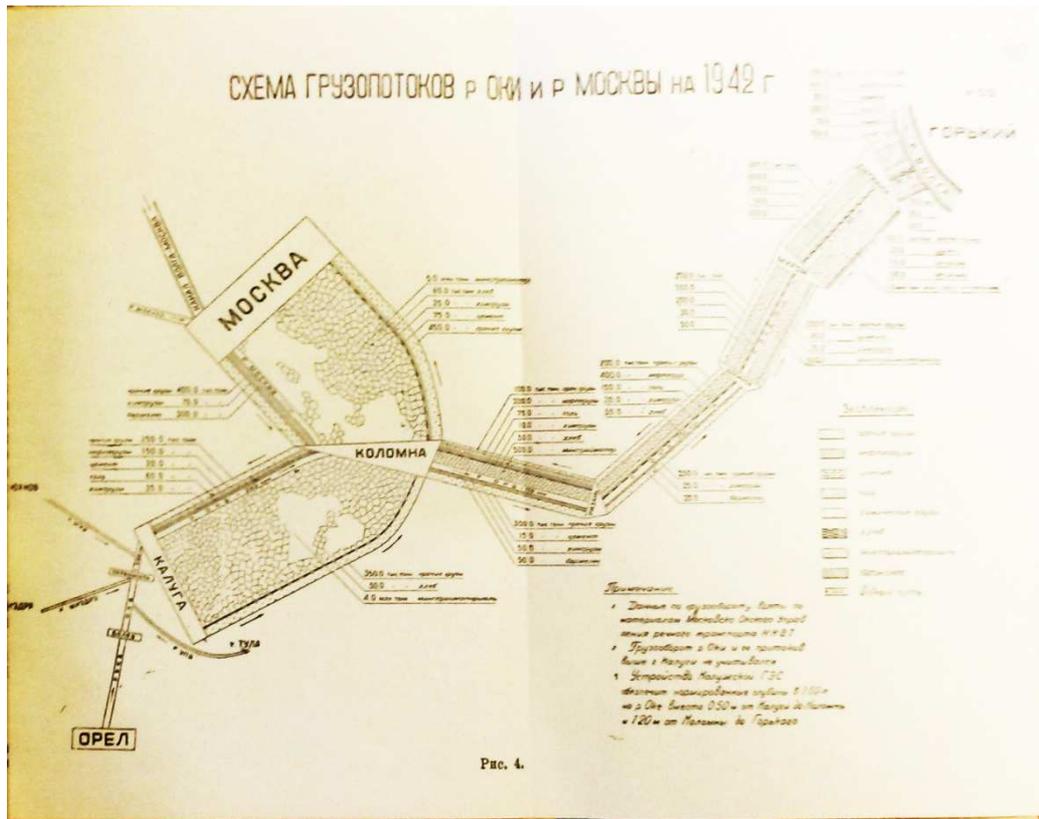


Рисунок Б. 1.15 – схема грузопотоков реки Оки и реки Москвы. 1940-е гг.
ГАМО, Ф. 2287, Оп. 1, № дела 134. 1929 – 1990 гг. 1931.

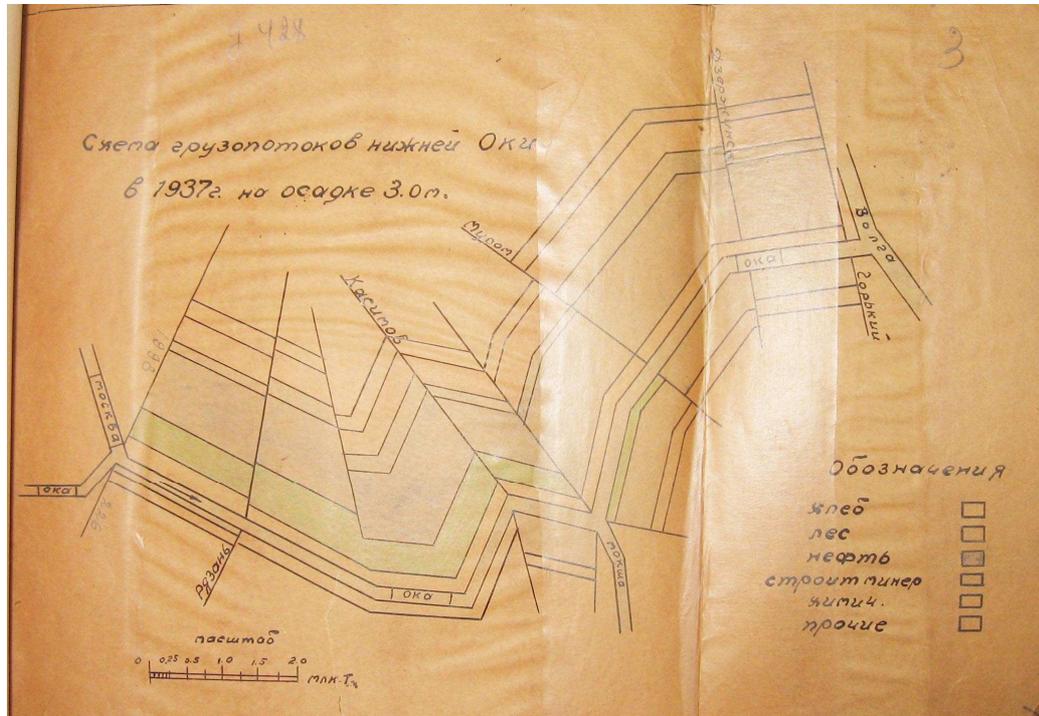


Рисунок Б. 1.16 – схема грузопотоков реки Оки. 1930-е гг.
ГАМО, Ф. 2287, Оп. 1, № дела 134. 1929 – 1990 гг. 1931.

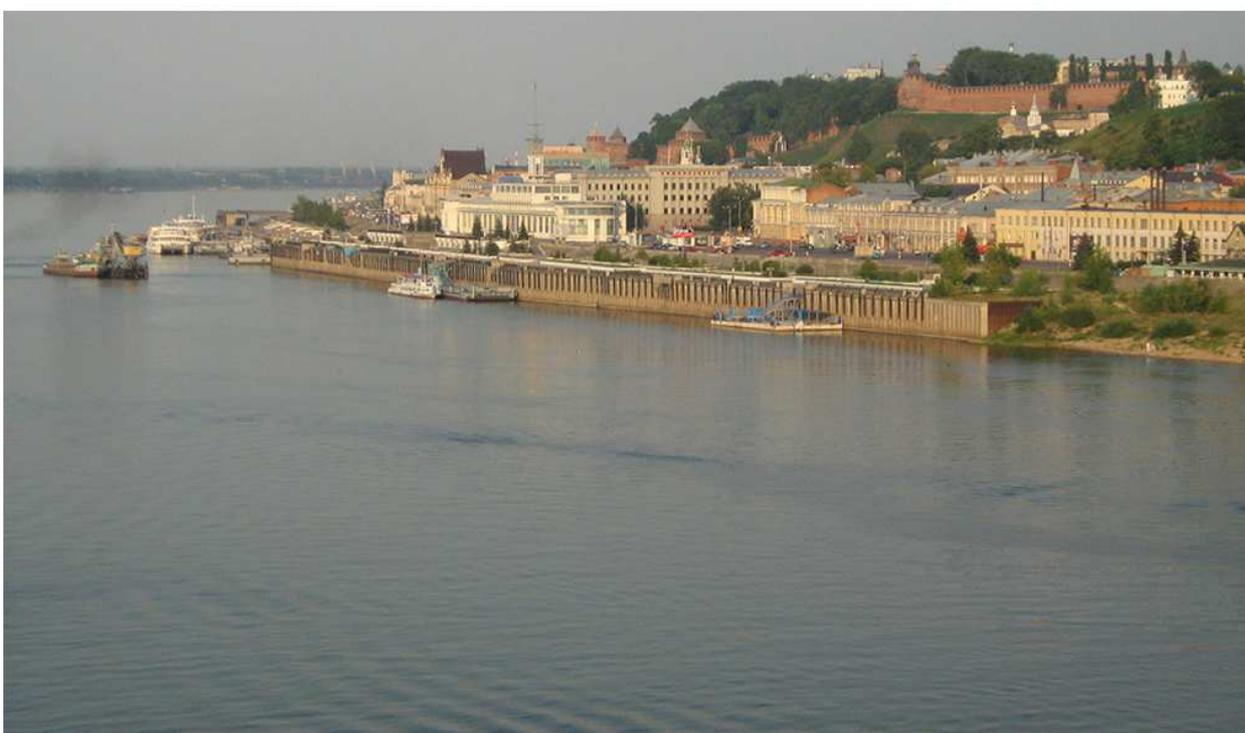


Рисунок Б. 1.17 – речной транспорт на Оке (грузовой и пассажирский).

ГЛАВА 2. ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТУЛЫ КАК БАЗОВОГО ЦЕНТРА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РЕГИОНА





Рисунок Б. 2.1 – карта волостей Северо-черноземной области на 1926 г., ГАТО, Ф. № Р -95, Оп. 11, № дела 56.



Рисунок Б. 2.2 – Административная карта Европейской части РСФСР на 1 января 1923 г., ГАТО, Ф. № Р -95, Оп. 11, № дела 54.

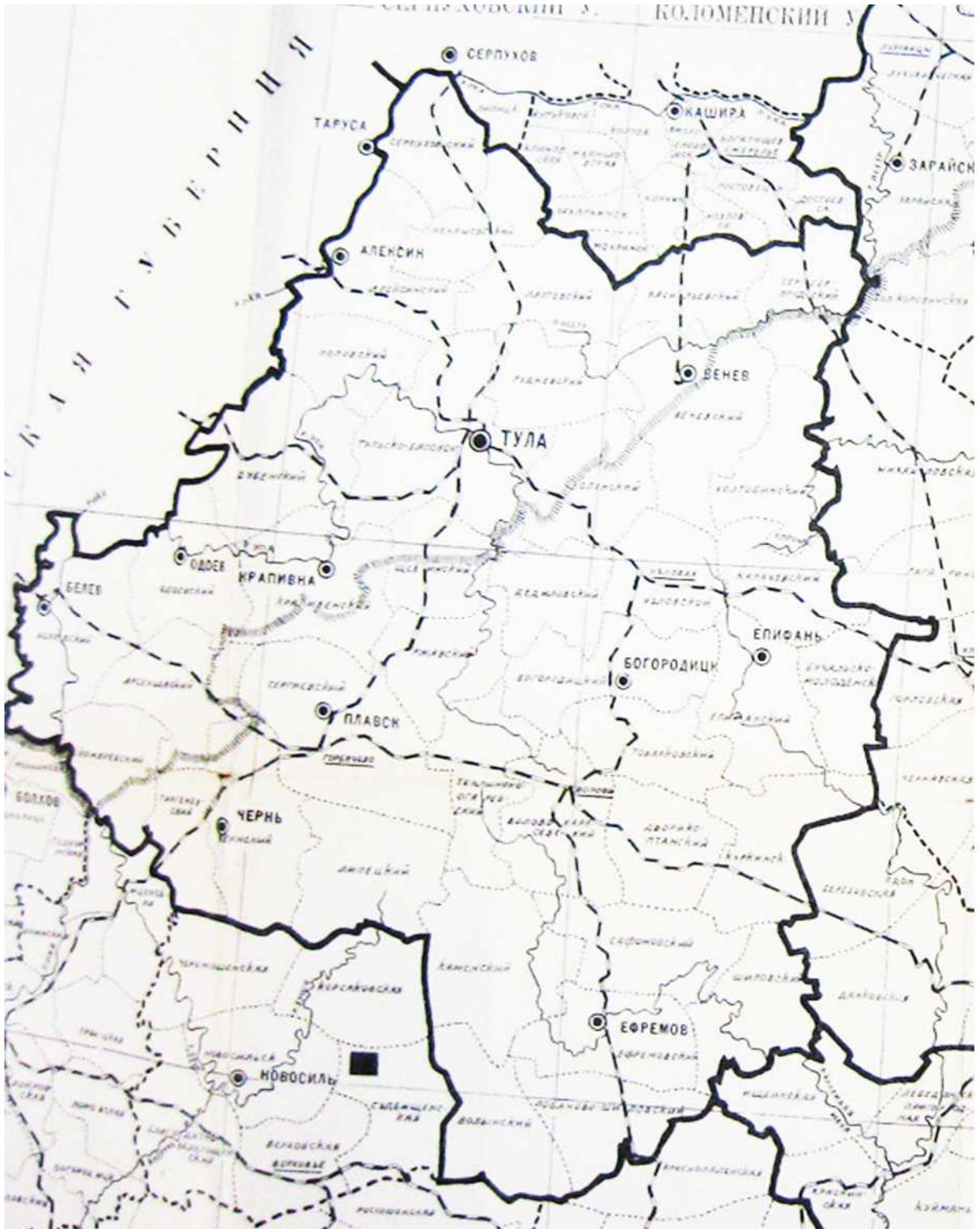


Рисунок Б. 2.3 – границы Тульской губернии на 1926 г., ГАТО, Ф. № Р -95, Оп. 1, Т.2, № дела 4040. 1918 – 1929 гг. Карты по районированию Тульской губернии. 1928. 13 л.

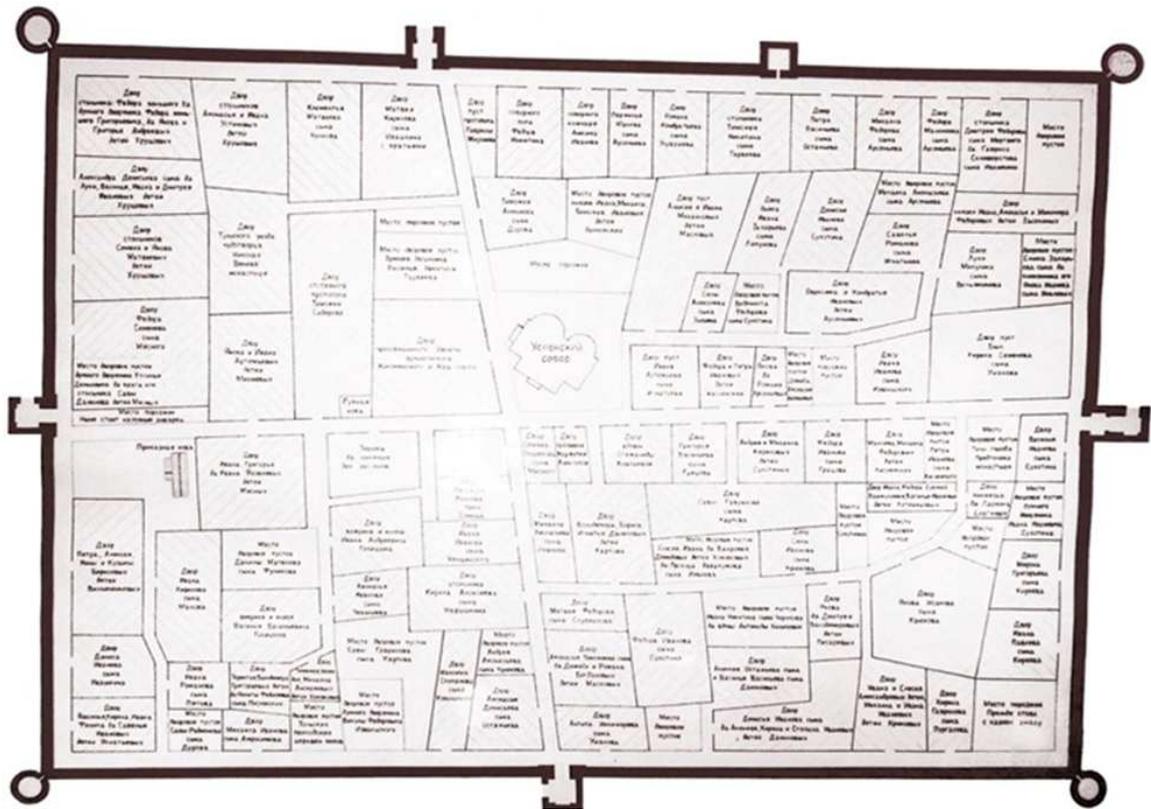


Рисунок Б. 2.4 – план-схема изначальной планировочной структуры Тульского кремля.

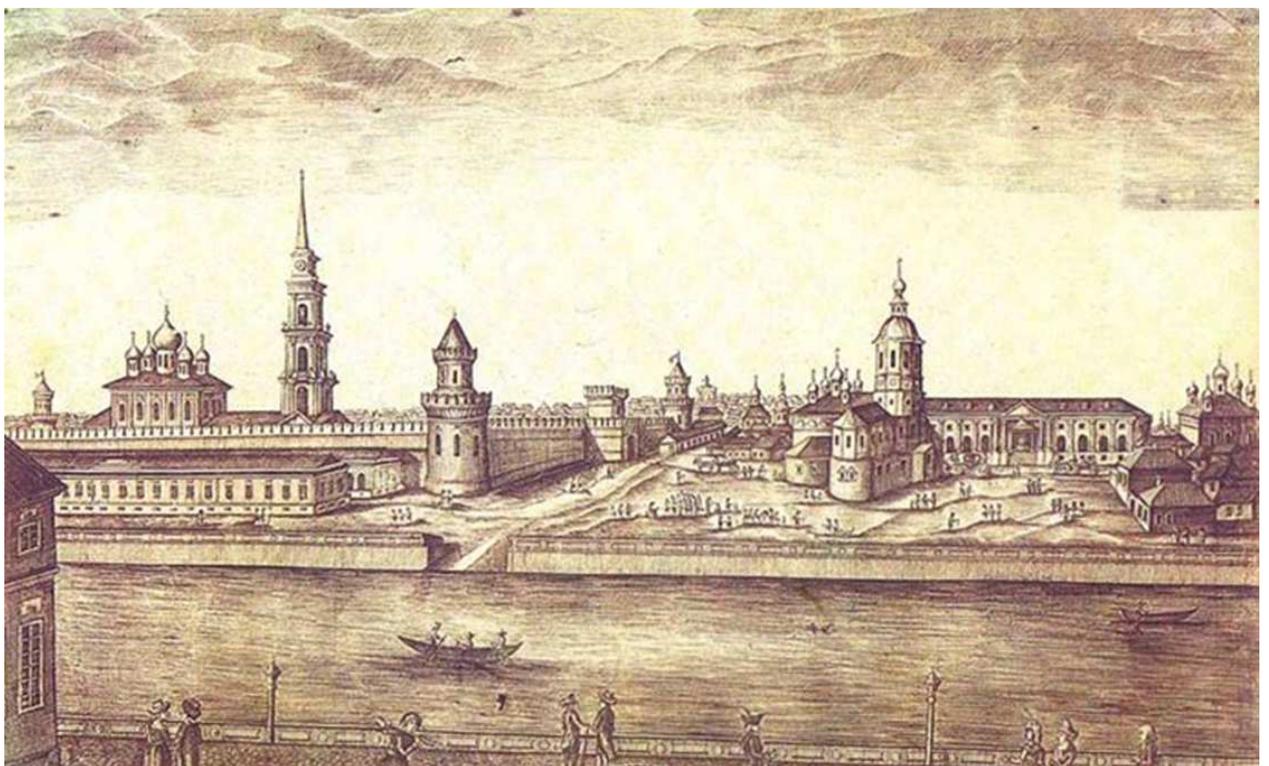


Рисунок Б. 2.5 – вид на Тульский кремль. Гравюра 1807 г.



Рисунок Б. 2.6 – план города Тулы, 1685 г., из архивов гос. уч. культуры Тульской Обл. « Центр по охране и использованию памятников истории и культуры».



Рисунок Б. 2.7 – план города Тулы, 1741., из архивов гос. уч. культуры Тульской Обл. « Центр по охране и использованию памятников истории и культуры».



Рисунок Б. 2.8 – план города Тулы, 1876 г., из архивов гос. уч. культуры Тульской Обл. « Центр по охране и использованию памятников истории и культуры».



Рисунок Б. 2.9 – вид Наугольной башни и электростанции с колокольни Успенского собора Кремля. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 22.



Рисунок Б. 2.10 – вид на Тульский Кремль с колокольни Казанской церкви. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 28.



Рисунок Б. 2.11 – Киевская улица от улицы Посольской (ныне Советской) к Кремлю.1909 г. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 36.



Рисунок Б. 2.12 – Перспектива Киевской улицы.1909 г. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус – Принт», 2012 г., С. 33.

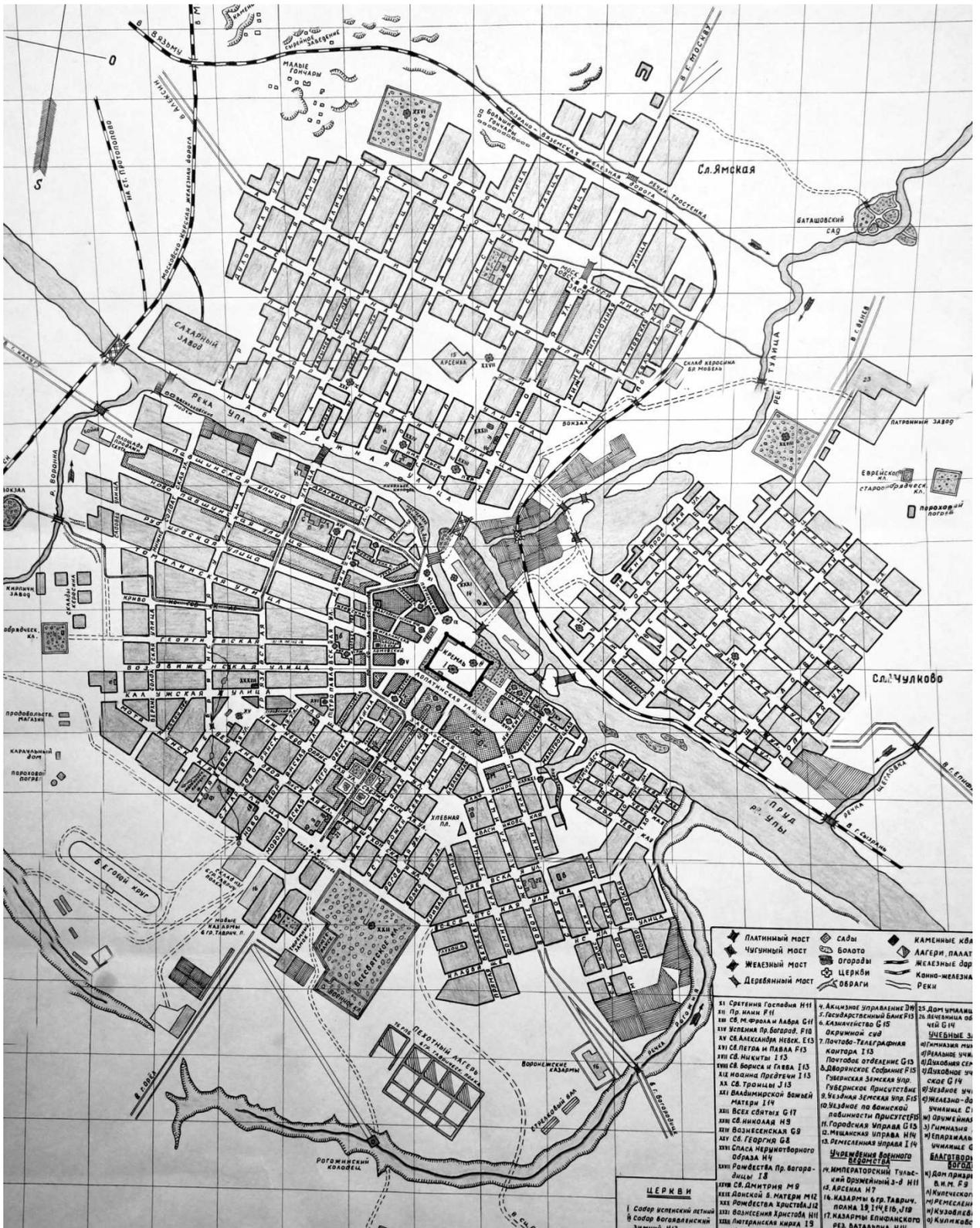


Рисунок Б. 2.13 – план города Тулы, 1891 г., из архивов гос. уч. культуры Тульской Обл. « Центр по охране и использованию памятников истории и культуры».

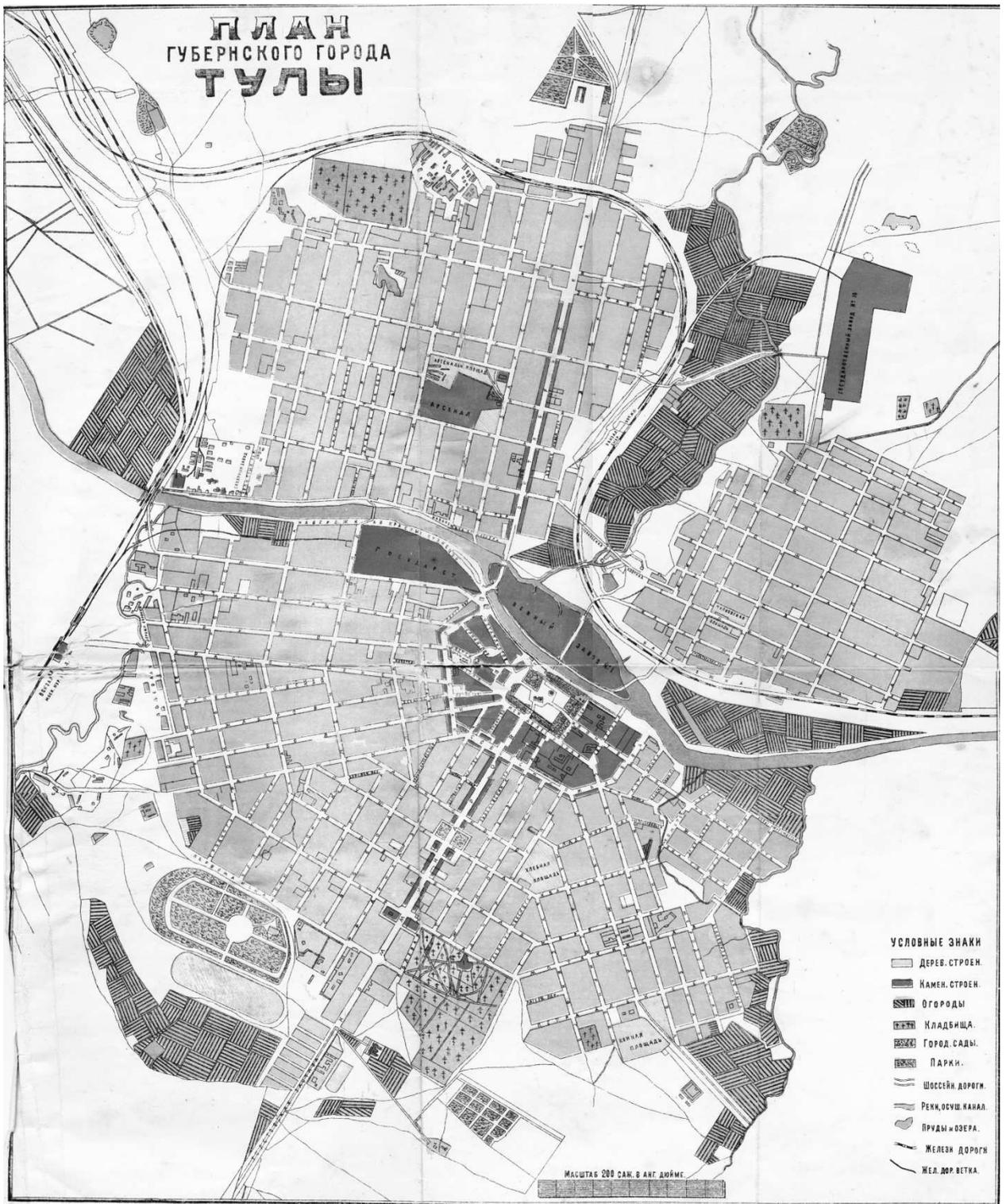


Рисунок Б. 2.14 – план города Тулы, 1925 г., из архивов гос. уч. культуры Тульской Обл. « Центр по охране и использованию памятников истории и культуры».



Рисунок Б. 2.15 – план города Тулы , ГАТО, Ф. № Р -249, Оп. 1, за 1929 – 1930 гг., № дела 1549(а), 1930 г.



Рисунок Б. 2.16 – схема планировки города Тулы и прилегающих к нему земель, на основании геодезической съемки 1930-х гг.

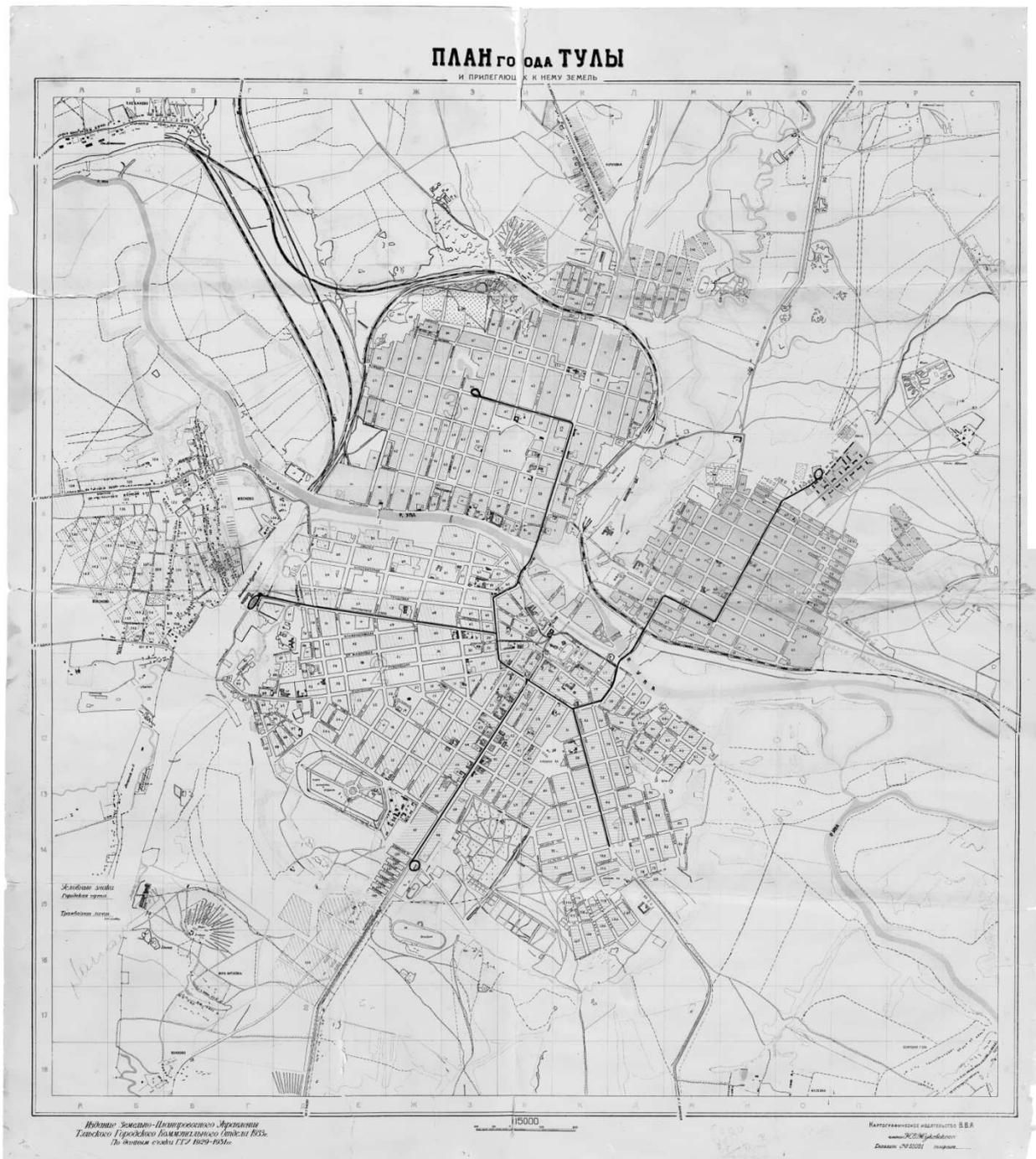


Рисунок Б. 2.17 – План города Тулы, 1933 г., из архивов гос. уч. культуры Тульской Обл. « Центр по охране и использованию памятников истории и культуры».



а.



б

Рисунок Б. 2.18 – а – набережная Упы (вид с левого берега); б – вид на Чугунный и железный мост из центра в рабочий район Заречье (первые трамвайный линии на мосту). Фото начала XX века.



Рисунок Б. 2.19 – перекресток улиц Киевской и Гоголевской. 1902 г. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 47.



Рисунок Б. 2.20 – Посольская улица. Вид от современной площади к Красноармейскому проспекту. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 53



Рисунок Б. 2.21 – угол Петровской и Посольской улиц и знаменитый дом «утюг». Вид от современной площади к Красноармейскому проспекту. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 60.



Рисунок Б. 2.22 – перекресток улиц Посольской и Киевской. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 63.



Рисунок Б. 2.23 – Миллионная улица. Вид с пожарной каланчи, располагавшейся в районе нынешнего пересечения с улицей Луначарского, к реке Упе. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 65.



Рисунок Б. 2.24 – вид Суворовской улицы к Посольской. На переднем плане перекресток с коммерческой улицей (ныне улица Ленина). Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус – Принт», 2012 г., С. 73.



Рисунок Б. 2.25 – общий вид Пятницкой улицы, снятый с колокольни не существующего ныне Казанского храма. Виды г. Тулы нач. XX в. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 78.



Рисунок Б. 2.26 – вид на Калужскую улицу с колокольни Спасо-Преображенского храма. Виды г. Тулы нач. XX в. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 86.



Рисунок Б. 2.27 – вид на первую тульскую фабрику-кухню. 1929 – 1931 гг., арх. И. Каратыгин. Фото 1930-х гг.



Рисунок Б. 2.28 – вид на здание фабрики-кухни с территории Тульского кремля. Фото 1970-х гг.

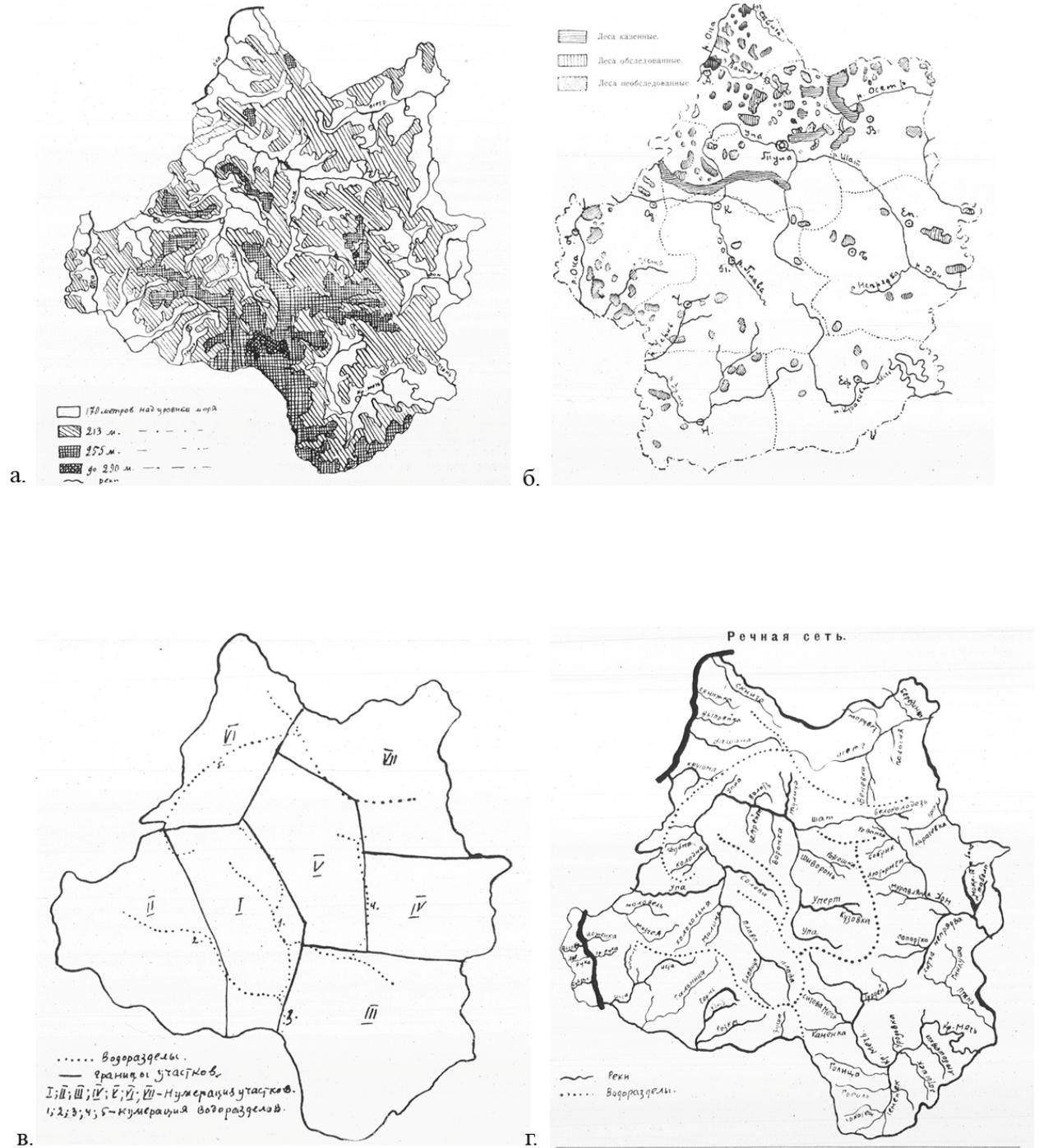


Рисунок Б. 2.29 – ландшафтно-территориальные особенности Тульского края: а – карта-схема рельефа и орошения Тульской губернии; б – карта-схема Тульской губернии с показанием лесных массивов на 1925 г.; в – схема участков рельефа (с водоразделами); г – речная сеть Тульской губернии, газета «Тульский Край», 1928 г., №1 – 2, С. 26.



а.



б.

Рисунок Б. 2.30 – Тульский оружейный завод: а – общий вид на территорию завода и рабочий район Чулково (н. XX в. с колокольни Казанской церкви); б – вид на территорию ТОЗ 1980-е гг.(аэрофотосъемка).



а.



б.

Рисунок Б. 2.31 – Косогорский металлургический завод: а – общий вид на территорию завода (1930-е гг.); б – современный вид на территорию завода (аэрофотосъемка).



а.



б.

Рисунок Б. 2.32 – Косогорский металлургический завод:

а – перспективный вид на подъезде к городу; б – общий вид на современную территорию завода.



а.



б.

Рисунок Б. 2.33 – Новотульский металлургический завод: а – панорама строительства НТМЗ (худ. А. Калинин); б – современный вид на территорию завода.



а.



б.

Рисунок Б. 2.34 – Новотульский металлургический завод: а; б – современный вид территории завода.



Рисунок Б. 2.35 – архитектурно-планировочная структура Тулы: а – общий вид на город (кон. XX в.); б – вид на Тульский кремль (аэрофотосъемка 1980-х гг.)



Рисунок Б. 2.36 – Пятницкая улица (с 1924 г. – улица Metallистов). Виды г. Тулы нач. XX в. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 78.



Рисунок Б. 2.37 – Улица Менделеевская от Архиерейского (ныне Садового) переулкa в сторону нынешней Крестовоздвиженской площади. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 75.



Рисунок Б. 2.38 – Вид участка Менделеевской улицы от угла с Киевской. Слева – дом Ермолаевых-Зверевых, вдали Крестовоздвиженская церковь. Виды г. Тулы нач. XX в.. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 76.



Рисунок Б. 2.39 – Вид на Крестовоздвиженскую церковь с колокольни Успенского собора кремля. Виды г. Тулы нач. XX в.



Рисунок Б. 2.40 – Вид на Крестовоздвиженскую церковь с колокольни Казанской церкви (в правом нижнем углу видны крыши торговых рядов). Виды г. Тулы нач. XX в.



Рисунок Б. 2.41 – Вид на здание городской думы от Крестовоздвиженской площади. Виды г. Тулы нач. XX в.



а.



б.

Рисунок Б. 2.42 – Вид улицы Посольской: а – в сторону кремля и Успенского собора с колокольней; б – вид от кремля в сторону зареченского моста. Виды г. Тулы нач. XX в.



Рисунок Б. 2.43 – Вид на территорию около западной стены кремля: вместо торговых рядов – здание фабрики-кухни, вместо Казанской церкви – здание школы ФЗУ №1. Современное фото.



Рисунок Б. 2.44 – Вид площадь Челюскинцев (здание фабрики-кухни и памятник). Фото 1970-х гг.



Рисунок Б. 2.45 – Вид здание школы ФЗУ №1. Современное фото.



Рисунок Б. 2.46 – Вид здание дома-коммуны товарищества «красная кузня».
Фото 1990-х гг.



а.



б.

Рисунок Б. 2.47 – Кремлевский сад. Виды г. Тулы нач. XX в. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 285,291.



Рисунок Б. 2.48 – Пушкинский сад. Виды г. Тулы нач. XX в. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 302.



Рисунок Б. 2.49 – центральный цветник в Петровский парк. Фото начала 1920-х гг.

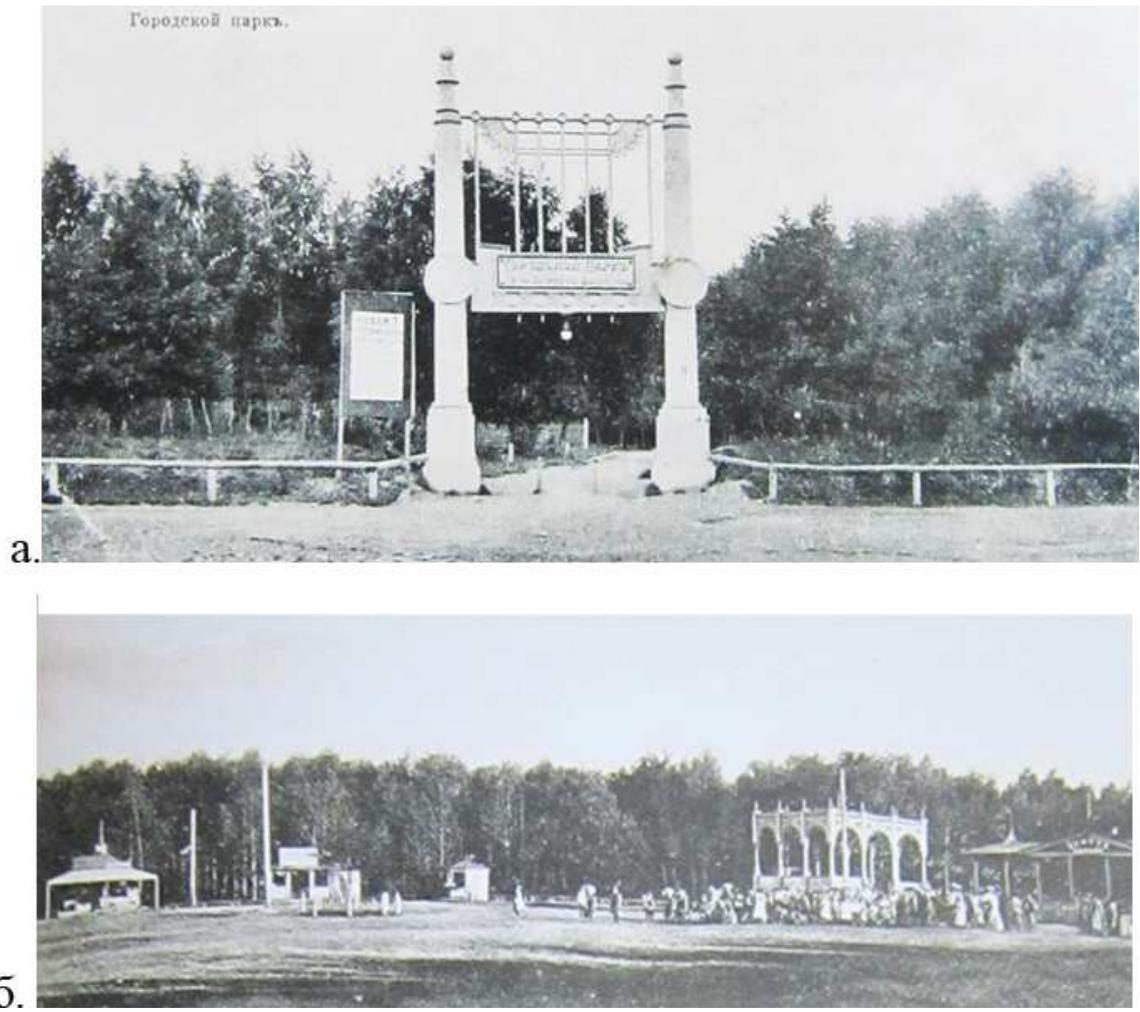


Рисунок Б. 2.50 – Петровский парк. Виды г. Тулы нач. XX в. Тула на старой открытке: альбом/ сост. М. Б. Тенцер, Т., «Борус –Принт», 2012 г., С. 299,300.



Рисунок Б. 2.51 – Александровский парк. Фото 1990-х гг.



Рисунок Б. 2.52 – здание Старых торговых рядов у стен Тульского кремля.
Фото 1920-х гг.



Рисунок Б. 2.53 – здание Тульской фабрики-кухни №1(1929 – 1931 гг., арх. И.
Каратыгин). Фото 2015 г.



Рисунок Б. 2.54 – Вид Крестовоздвиженскую площадь (от здания Дома советов). Фото 1990-х гг.



Рисунок Б. 2.55 – Тульская консерватория: а – фото 1930-х гг., б – фото 2015 г.

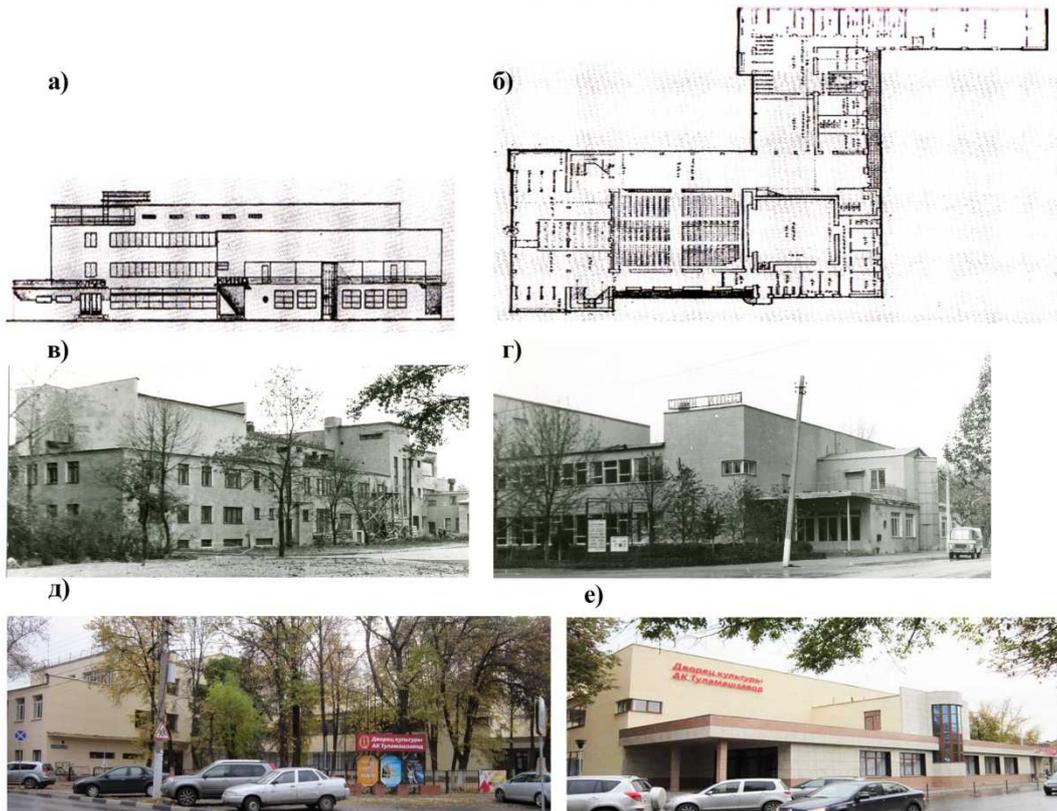


Рисунок Б. 2.56 – ДК Metallists Тульского оружейного завода (1931 г., арх. П. А. Голосов): а, б – проект (фасад и план); в, г – фото 1970-х гг.; д, е – фото 2015 г.



Рисунок Б. 2.57 – ДК «Серп и молот» завода «Штамп» (1929 г.).
 Фото 2015 г.



Рисунок Б. 2.58 – Хирургический корпус тульской глазной больницы (1933 г., арх. К. Яковлев). Современный вид (фото 2015 г.)



а.



б.

Рисунок Б. 2.59 – поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского (1928 г., арх. К. Яковлев): а – фото 1970-х гг.; б – современный вид (фото 2015 г.)



Рисунок Б. 2.60 – проект парка при Косогорском металлургическом заводе (1934 г., арх. И. Бузунов)



а.



б.

Рисунок Б. 2.61 – новое здание Музея Оружия (открыт в 2012 г.)

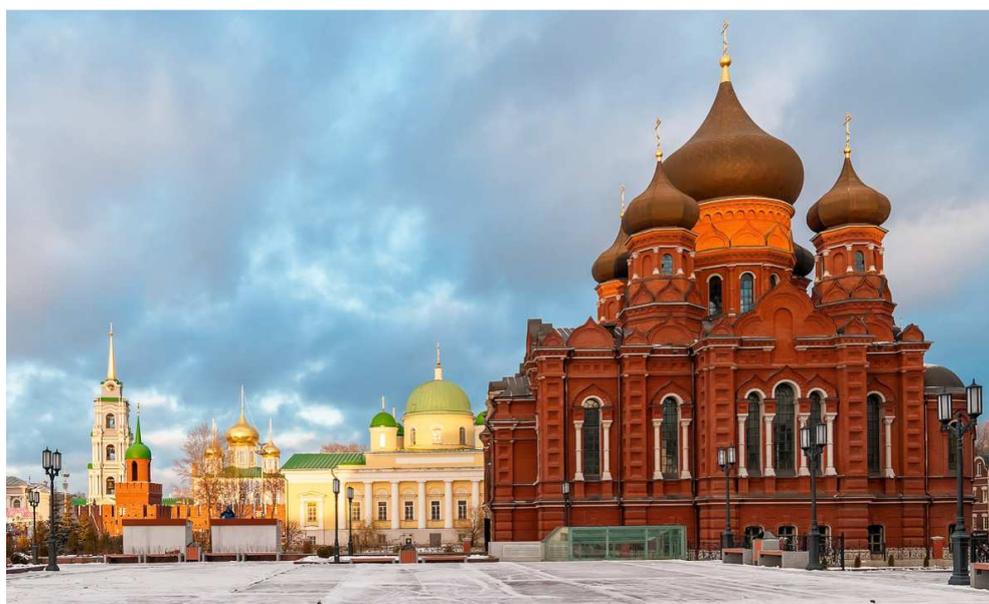


Рисунок Б. 2.62 – вид на кафедральный Успенский собор и Тульский кремль

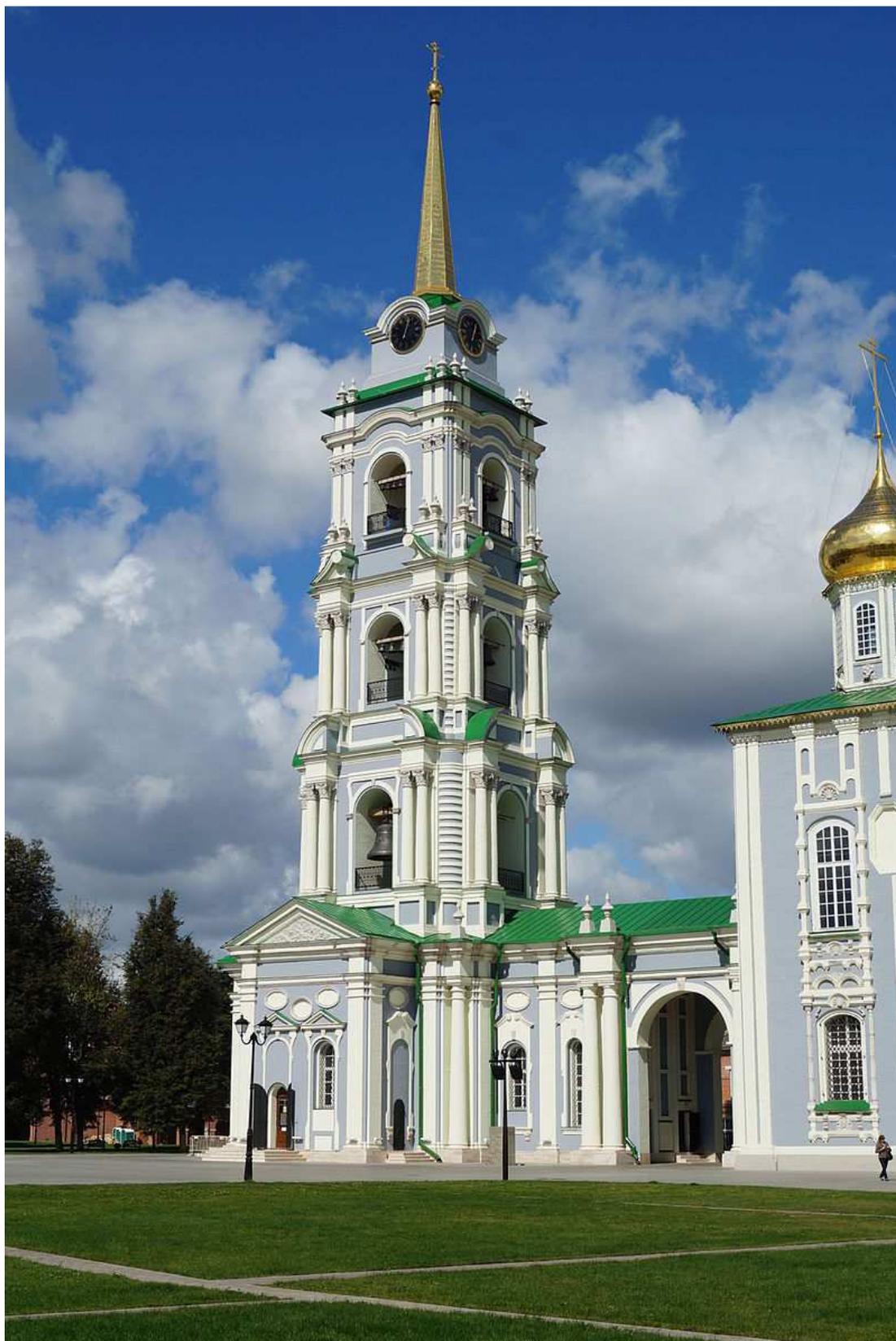


Рисунок Б. 2.63 – колокольня Успенского собора в кремле (восстановлена в 2012 г.)

**ГЛАВА 3. ТРАНСФОРМАЦИЯ СРЕДЫ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ
КАЛУГИ И ОРЛА КАК ВЗАИМОСВЯЗАННЫХ ЦЕНТРОВ
ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ РЕГИОНА**

КАЛУГА



ОРЕЛ





Рисунок Б. 3.1 – карта-схема Калуги кон. XVII века.



Рисунок Б. 3.2 – карта Калуги (1782 г.)

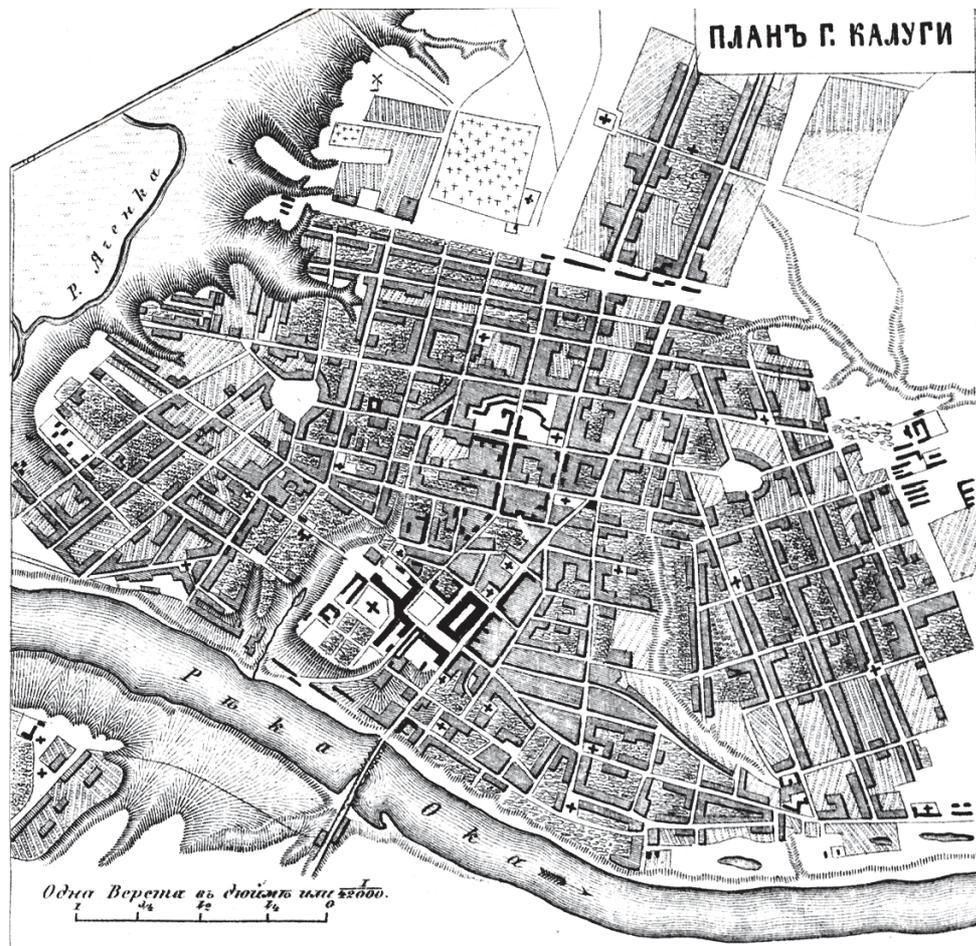


Рисунок Б. 3.3 – карта Калуги (1871 г.).

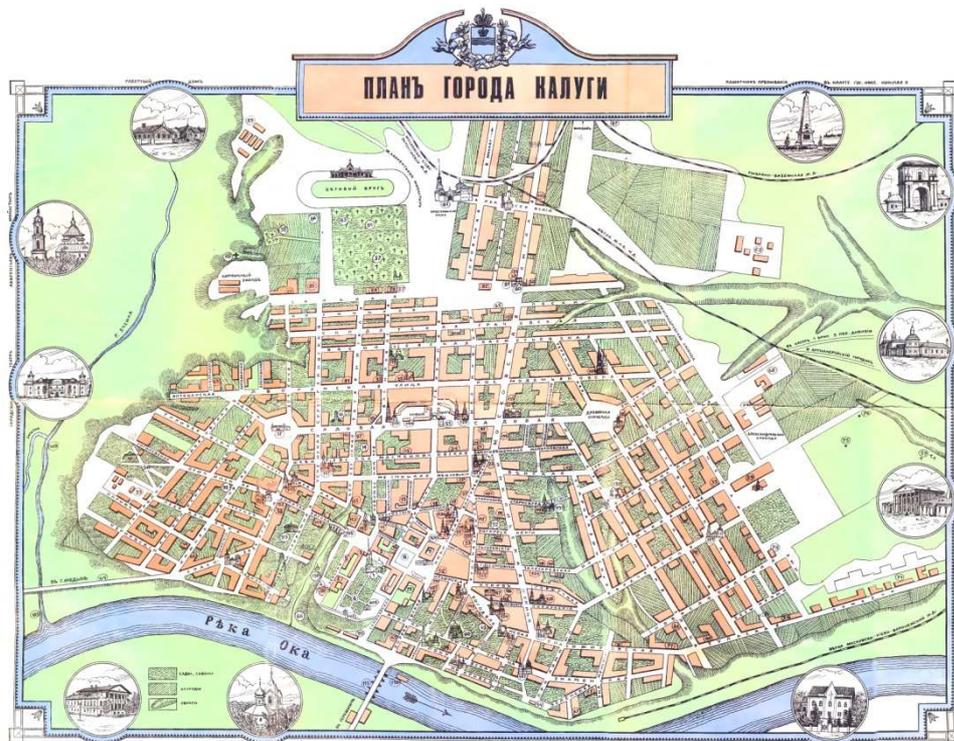


Рисунок Б. 3.4 – карта Калуги (1912 г.).



Рисунок Б. 3.5 – общие виды Калуги начала XX века



а.



б.

Рисунок Б. 3.6 – виды Калуги начала XX века: а – улица Садовая; б – вид на пароходную пристань на реке Оке.



а.



б.

Рисунок Б. 3.7 – застройка центра Калуги начала XX века: а – фото 1920-х гг.; б – панорама Благовещенской улицы.



а.



б.

Рисунок Б. 3.8 – панорамы берегов Калуги начала XX века: а – вид на правый берег Оки и мост (современное фото); б – вид на левый берег Оки и мост.

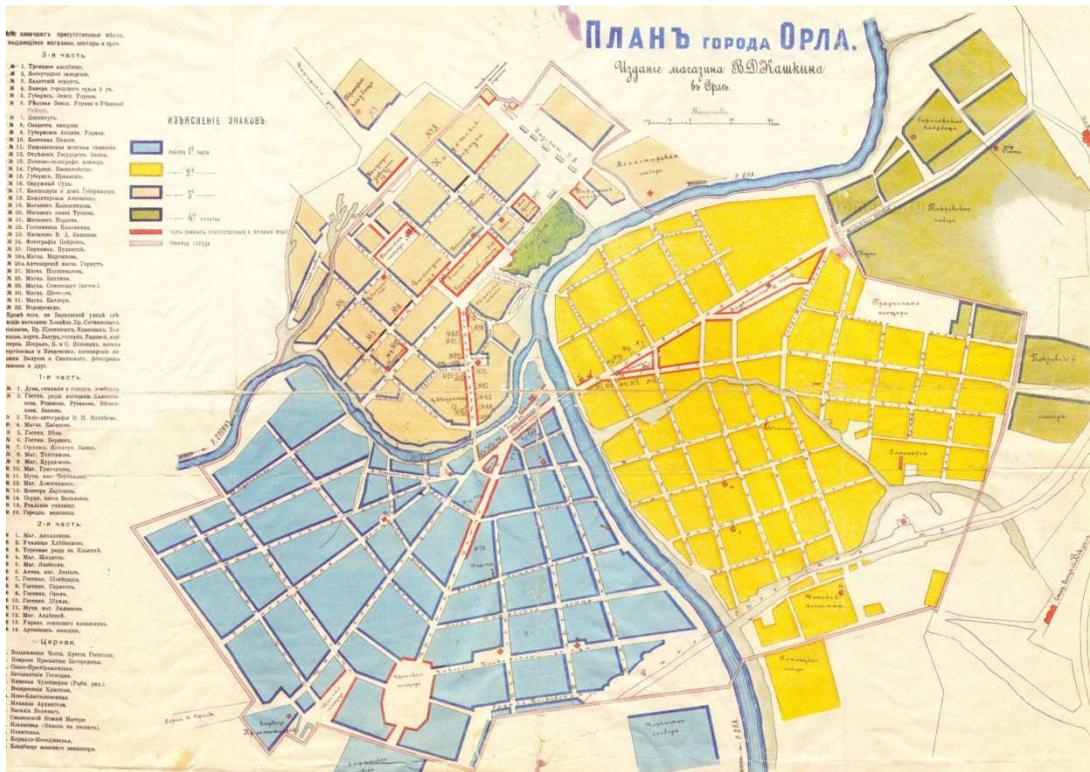


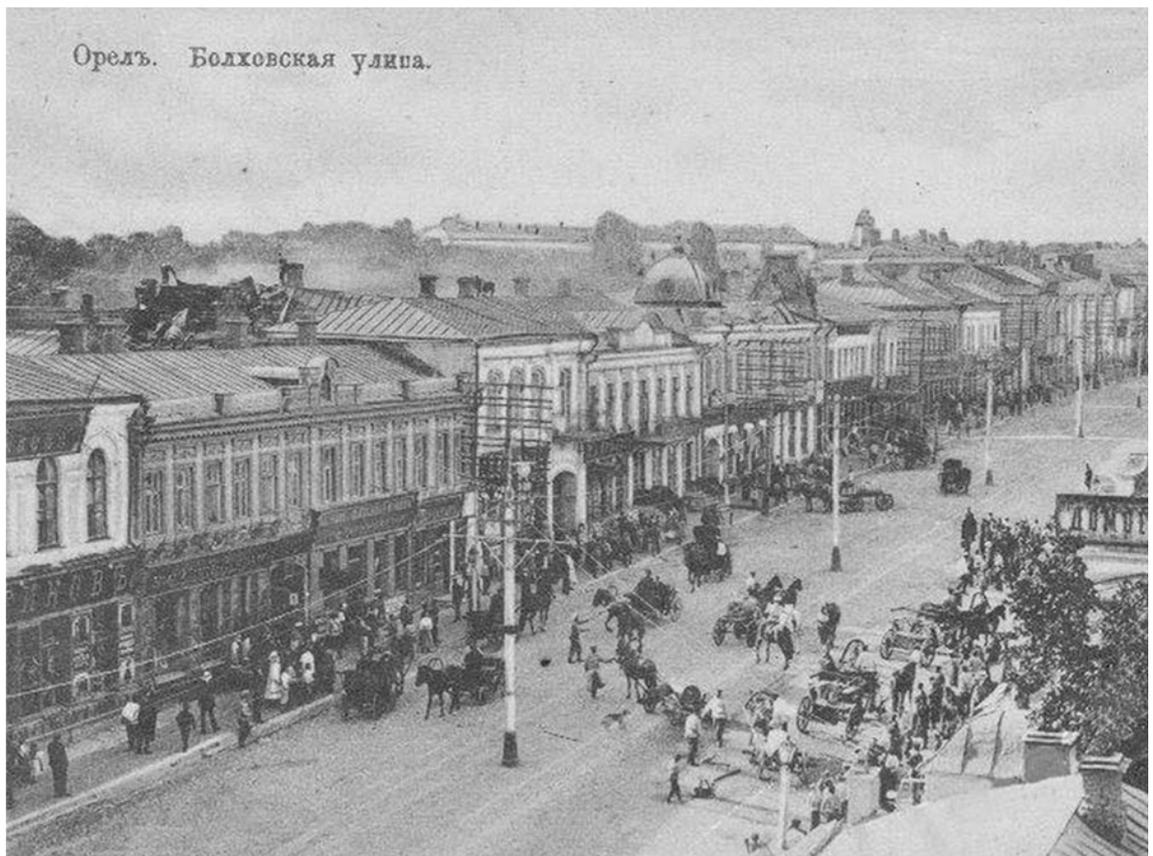
Рисунок Б. 3.11 – план-схема города Орла (1895 г.).



Рисунок Б. 3.12 – план города Орла (1905 г.).



а.



б.

Рисунок Б. 3.13 – панорамы города Орла начала XX века: а – общий вид города; б – панорама Болховской улицы



а.



б.

Рисунок Б. 3.14 – панорамы города Орла начала XX века: а – вид от городского сада на южную окраину города; б – общая панорама Орла с правого берега Оки



а.

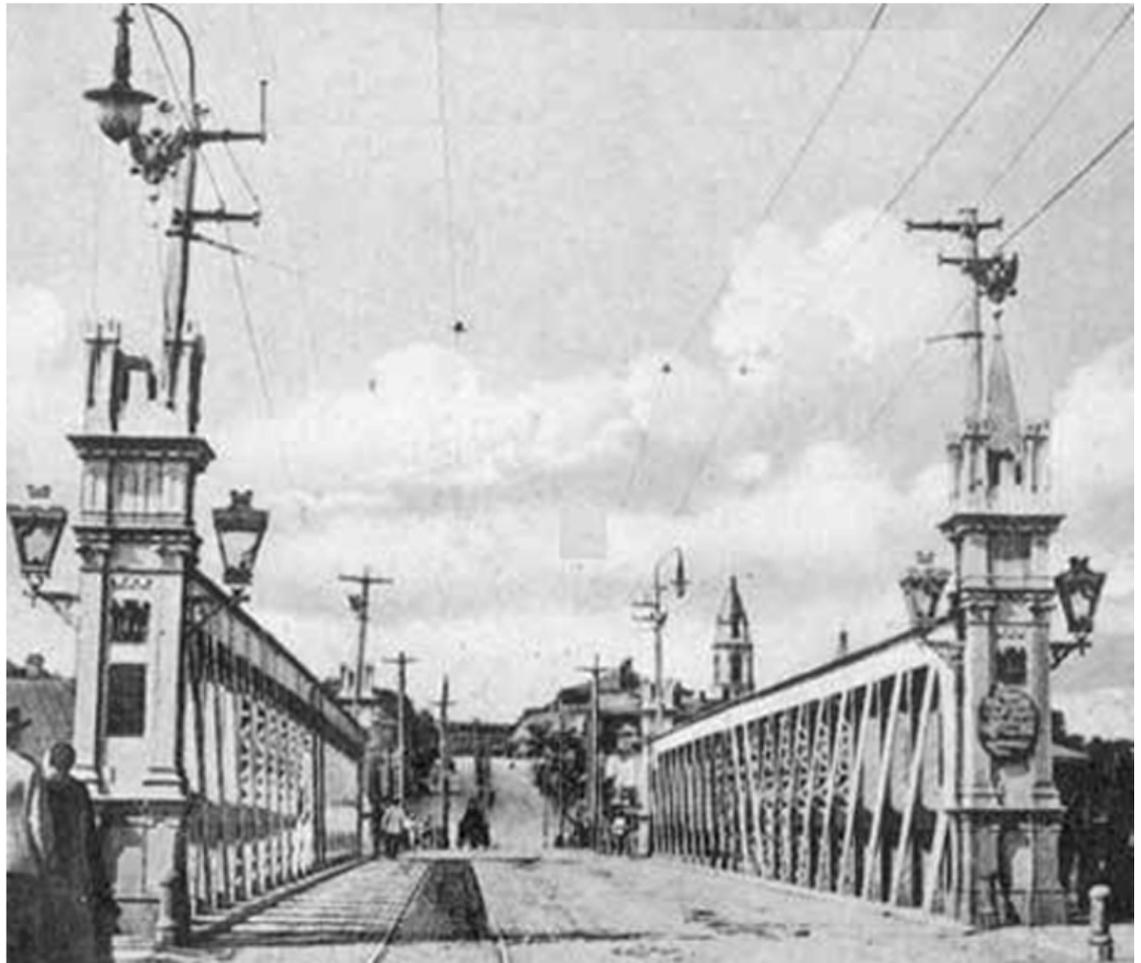


б.

Рисунок Б. 3.15 – панорамы города Орла начала XX века: а – общий вид города и Мариинского моста; б – Мариинский мост



а.



б.

Рисунок Б. 3.16 – панорамы города Орла начала XX века: а – набережная реки Орлика и Александровский мост; б – Александровский мост



Рисунок Б. 3.17 – а, б – застройка центральных улиц города Орла начала XX века.

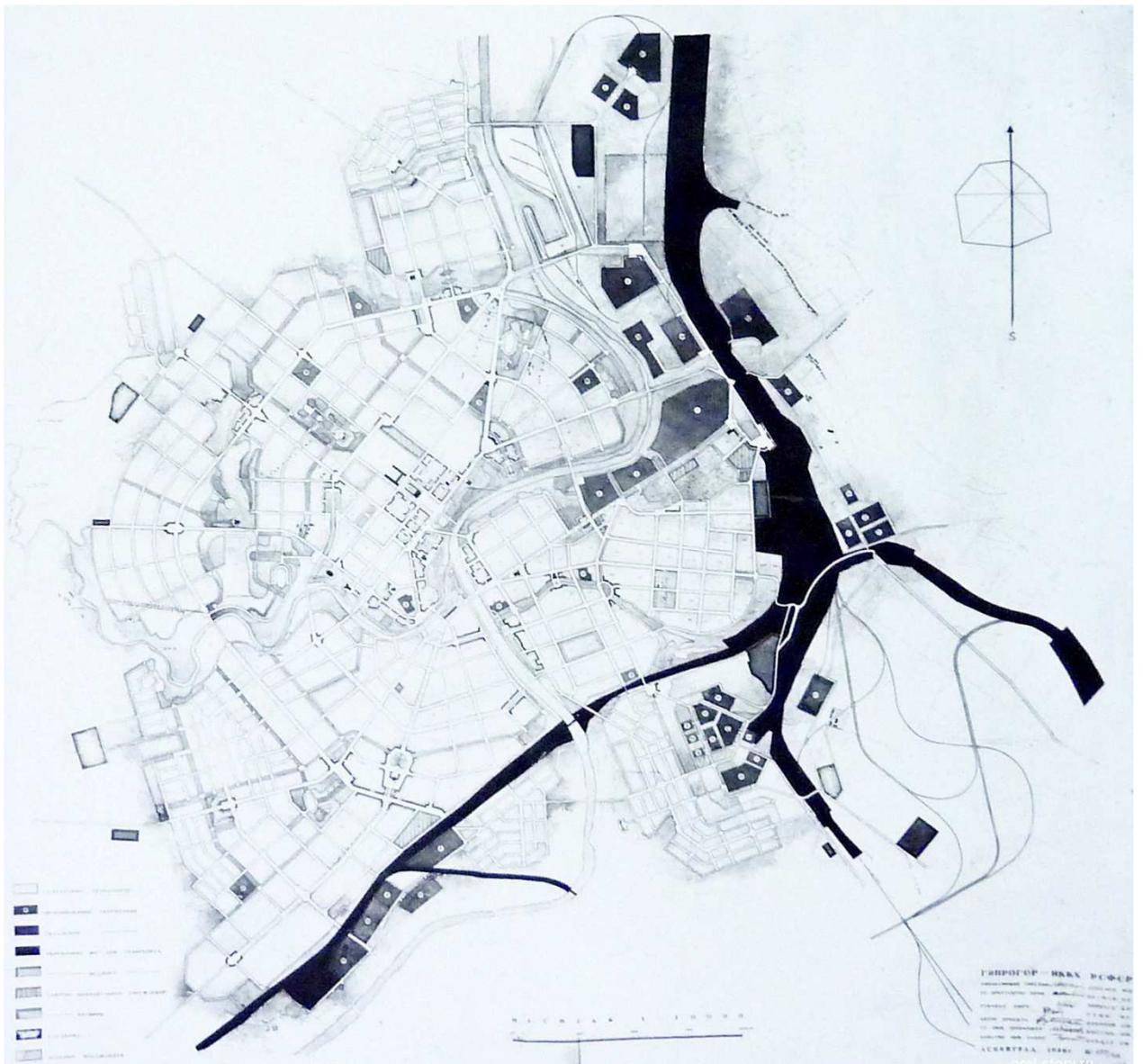


Рисунок Б. 3.20 – проект генерального плана города Орла (1939 г., арх. А. М. Суборов).



а.



б.

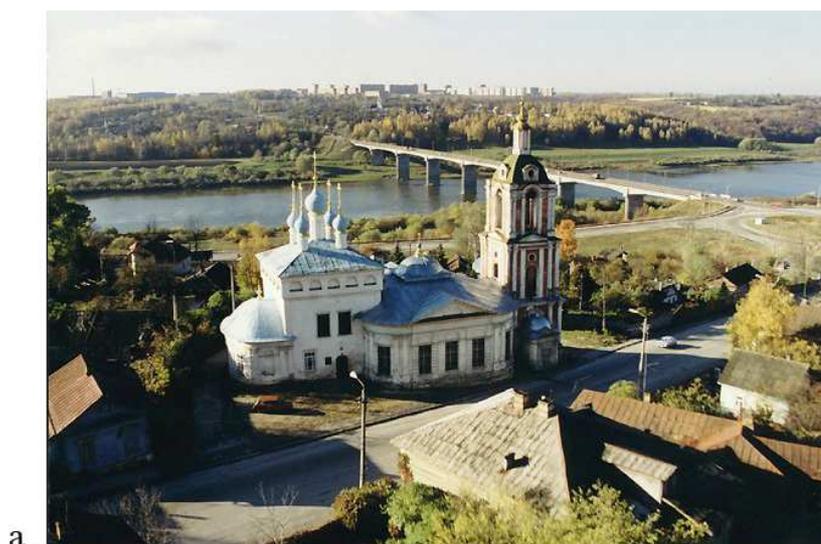
Рисунок Б. 3.21 – кинотеатр «Центральный» (1935 г., арх. М. И. Черкасов):
а – фото 1930-х гг.; фото 1970-х гг.



Рисунок Б. 3.22 – здание ДК «Машиностроитель» в Калуге



Рисунок Б. 3.23 – здание ДК Калужского машиностроительного завода (1930-е гг., арх. А. Г. Климухин).



а.



б.

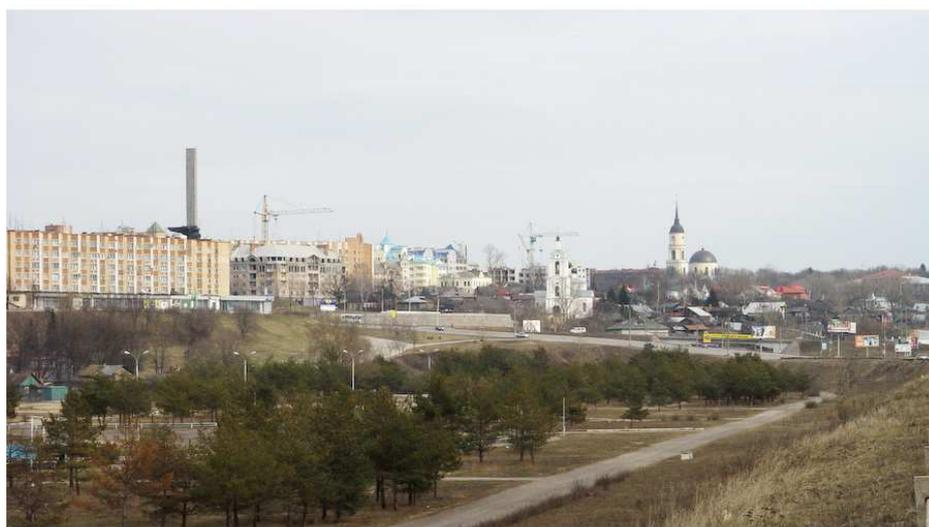


в.

Рисунок Б. 3.24 – панорамы современной Калуги: а – вид на мост через Оку (с левого берега); б, в – панорамы центральных улиц Калуги



а.



б.

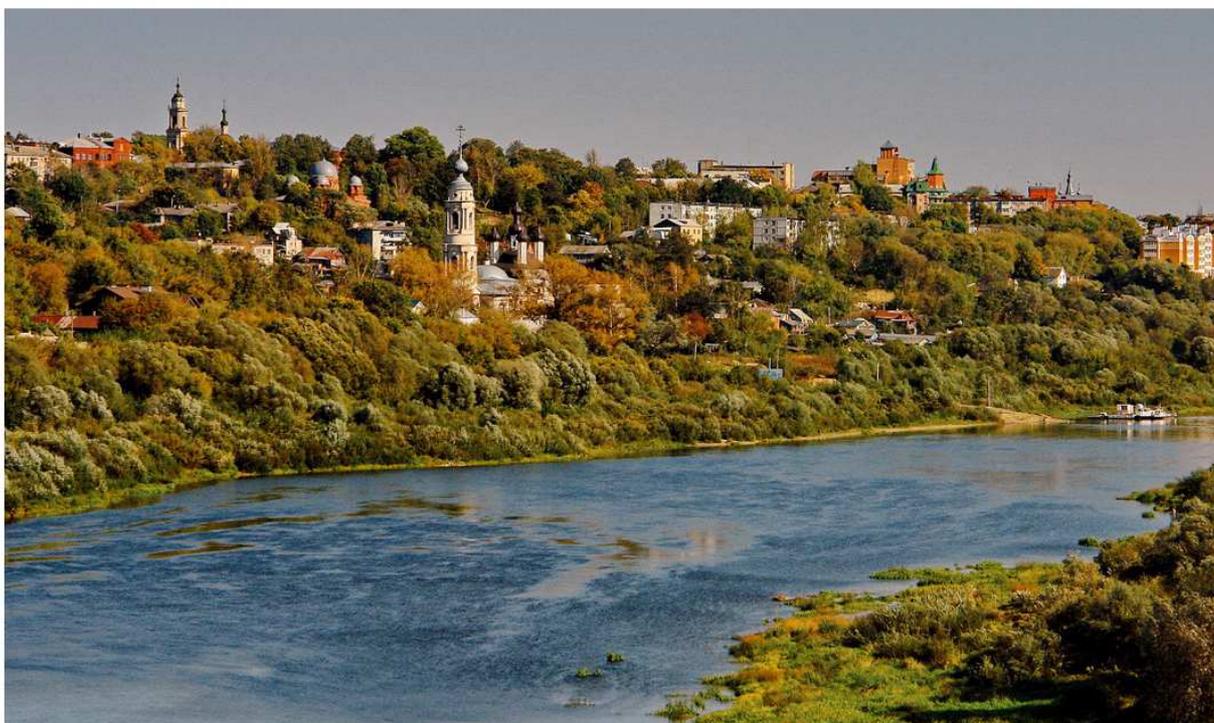


в.

Рисунок Б. 3.25 – панорамы современной Калуги: а, б – вид на мост через Оку и левый берег реки; в – вид на мост и правый берег Оки



а.



б.

Рисунок Б. 3.26 – панорамы современной Калуги: а, б – левый берег Оки.

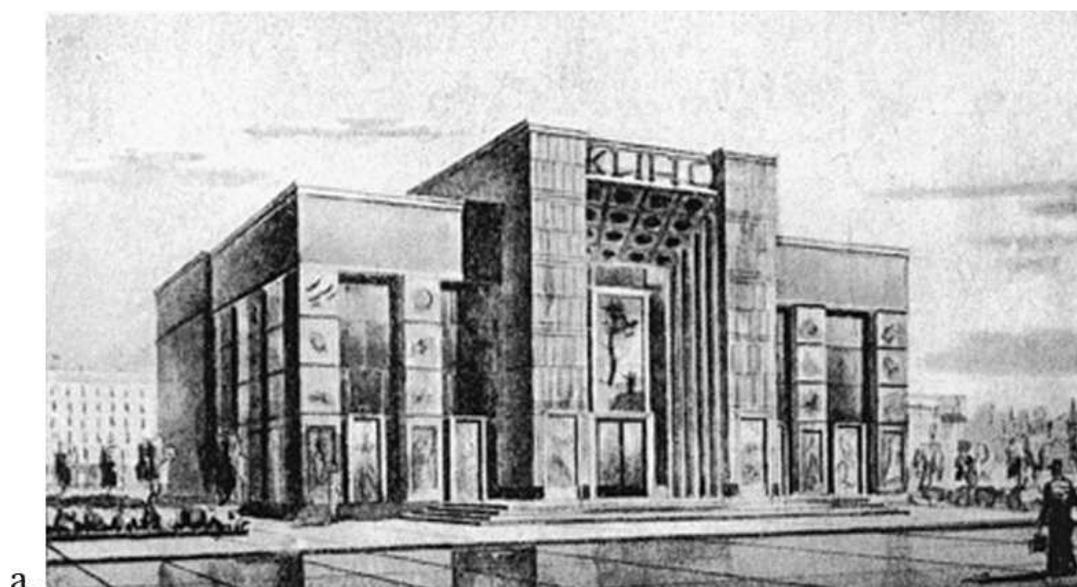
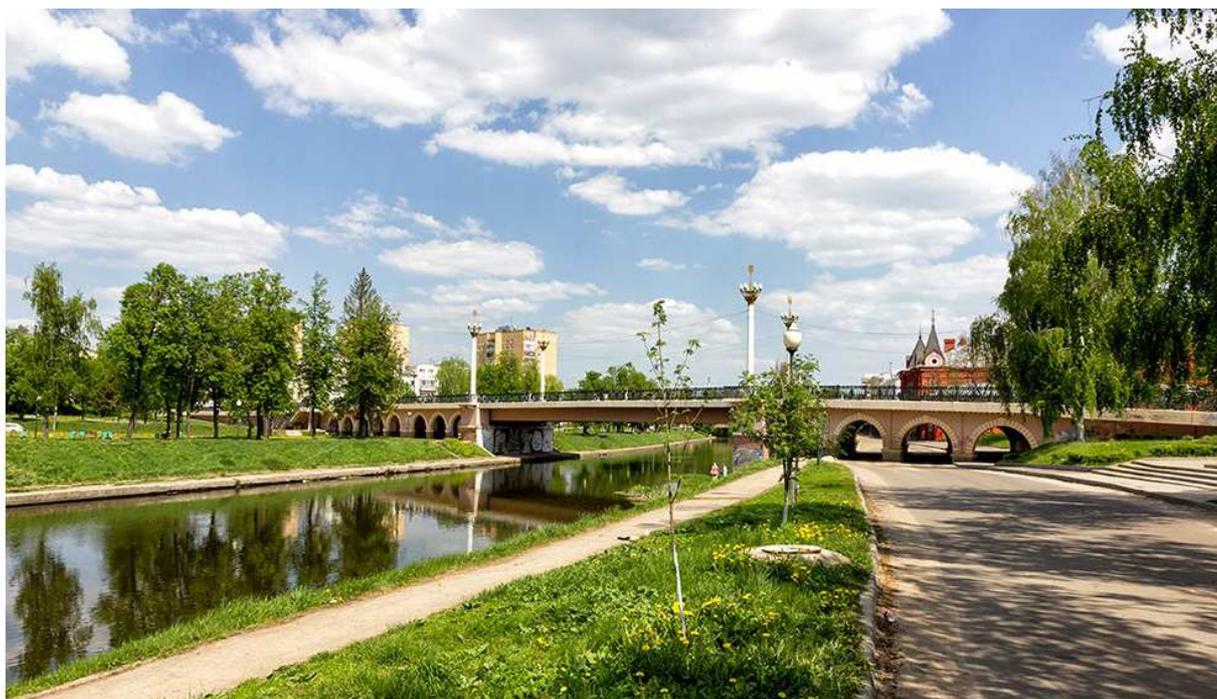


Рисунок Б. 3.27 а – типовой проект кинотеатра на 600 мест (1937 г.);
б – здание кинотеатра «Родина» в Орле



а.

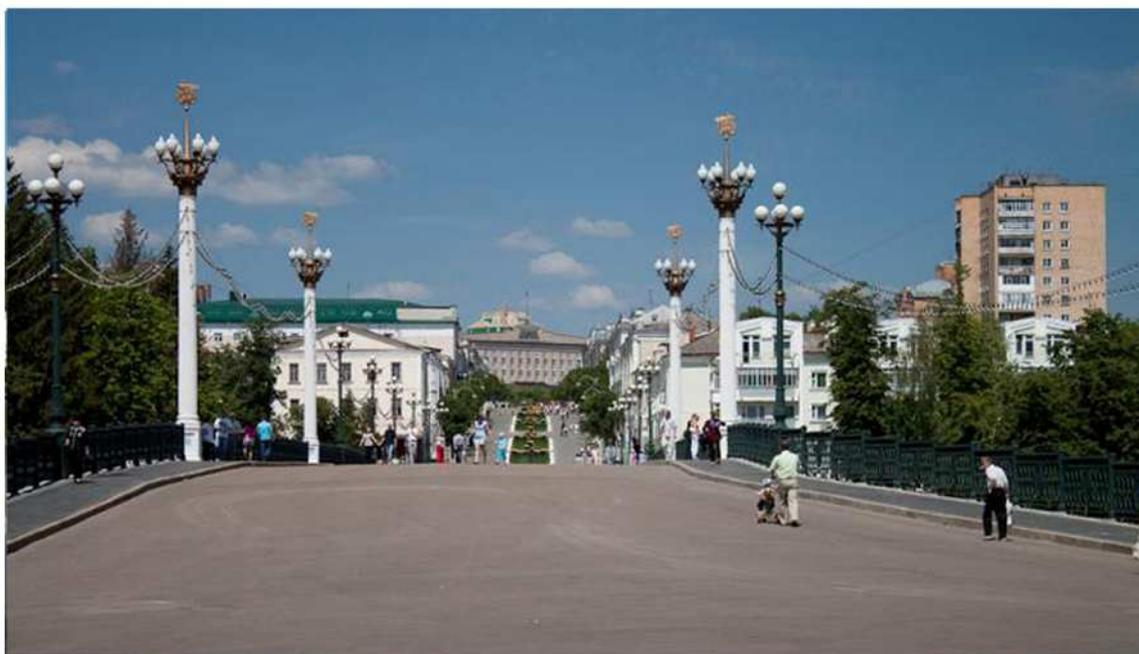


б.

Рисунок Б. 3.28 – панорамы современного Орла: а, б – вид на мост через Орлик и набережные



а.



б.

Рисунок Б. 3.29 – панорамы современного Орла: а – вид центрального пешеходной зоны и Дома Советов, б – вид на мост через Оку и весь пешеходный бульвар



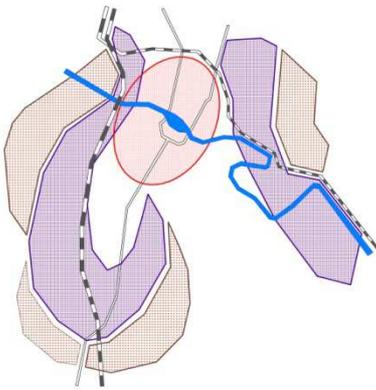
Рисунок Б. 3.30 – панорамы современного Орла: а – вид на историческое ядро – «стрелку» впадения Орлика в Оку, б – общий вид на город, в – панорама левого берега Оки

ПРИЛОЖЕНИЕ В. (обязательное)

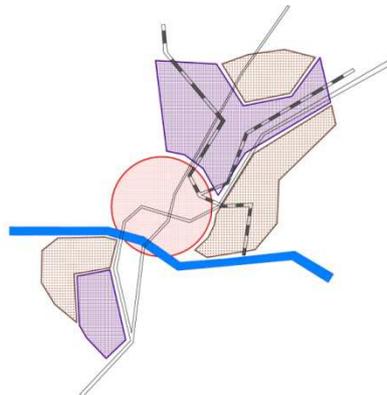
**ОПОРНЫЕ ПЛАНЫ, СХЕМЫ СТРУКТУРНОГО И
ПЕРСПЕКТИВНОГО ЗОНИРОВАНИЯ ГОРОДОВ ОКСКОГО
БАСЕЙНА ТУЛЫ, КАЛУГИ, ОРЛА**

ТУЛА

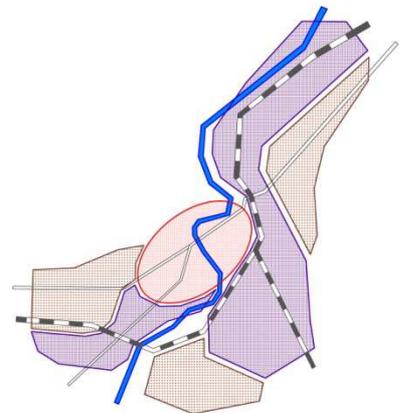
Основана в 1145 г.

**КАЛУГА**

Основана в 1371 г.

**ОРЕЛ**

Основан в 1566 г.



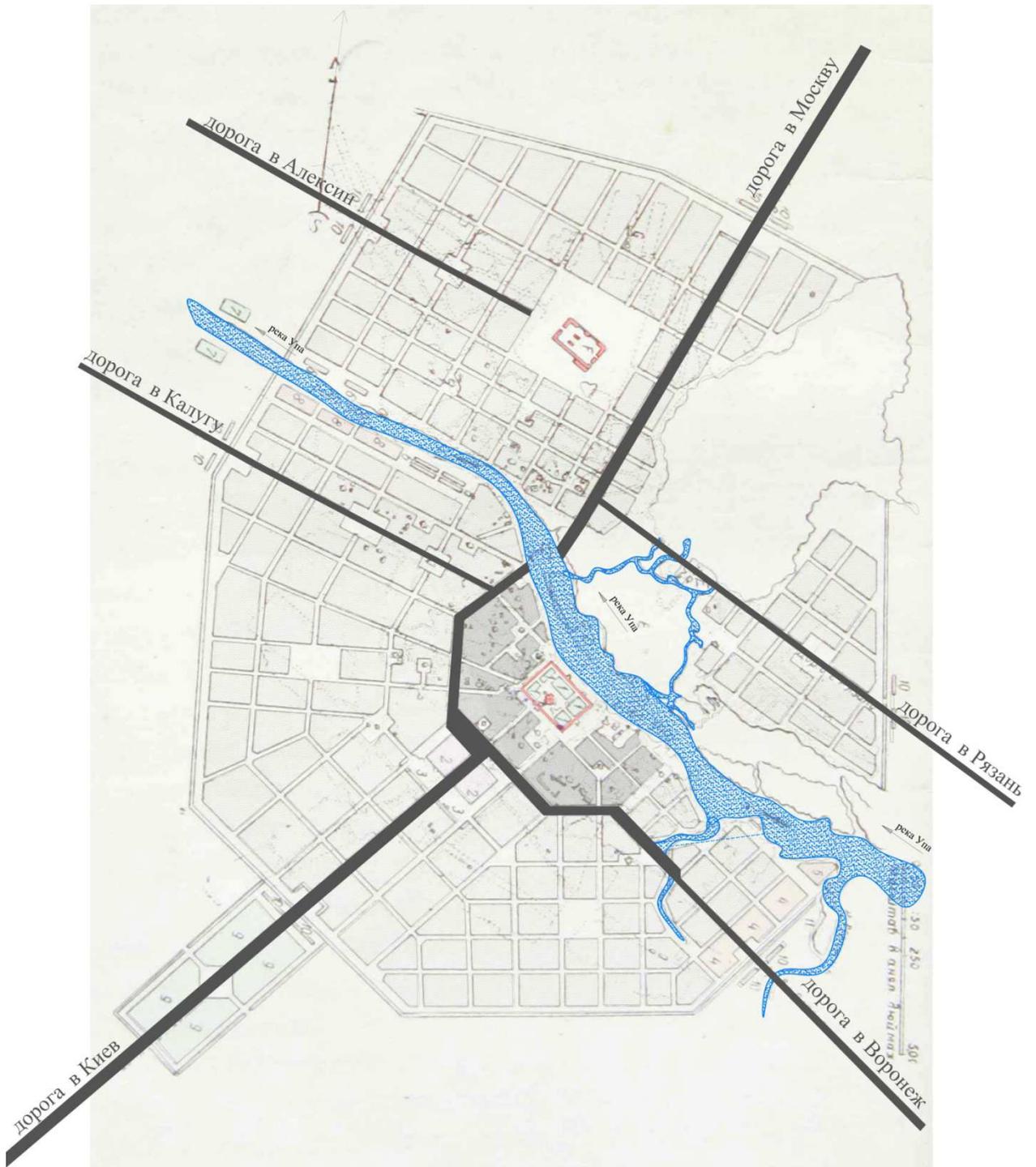


Схема В. 1 – схема на основе опорного плана Тулы 1779 года.

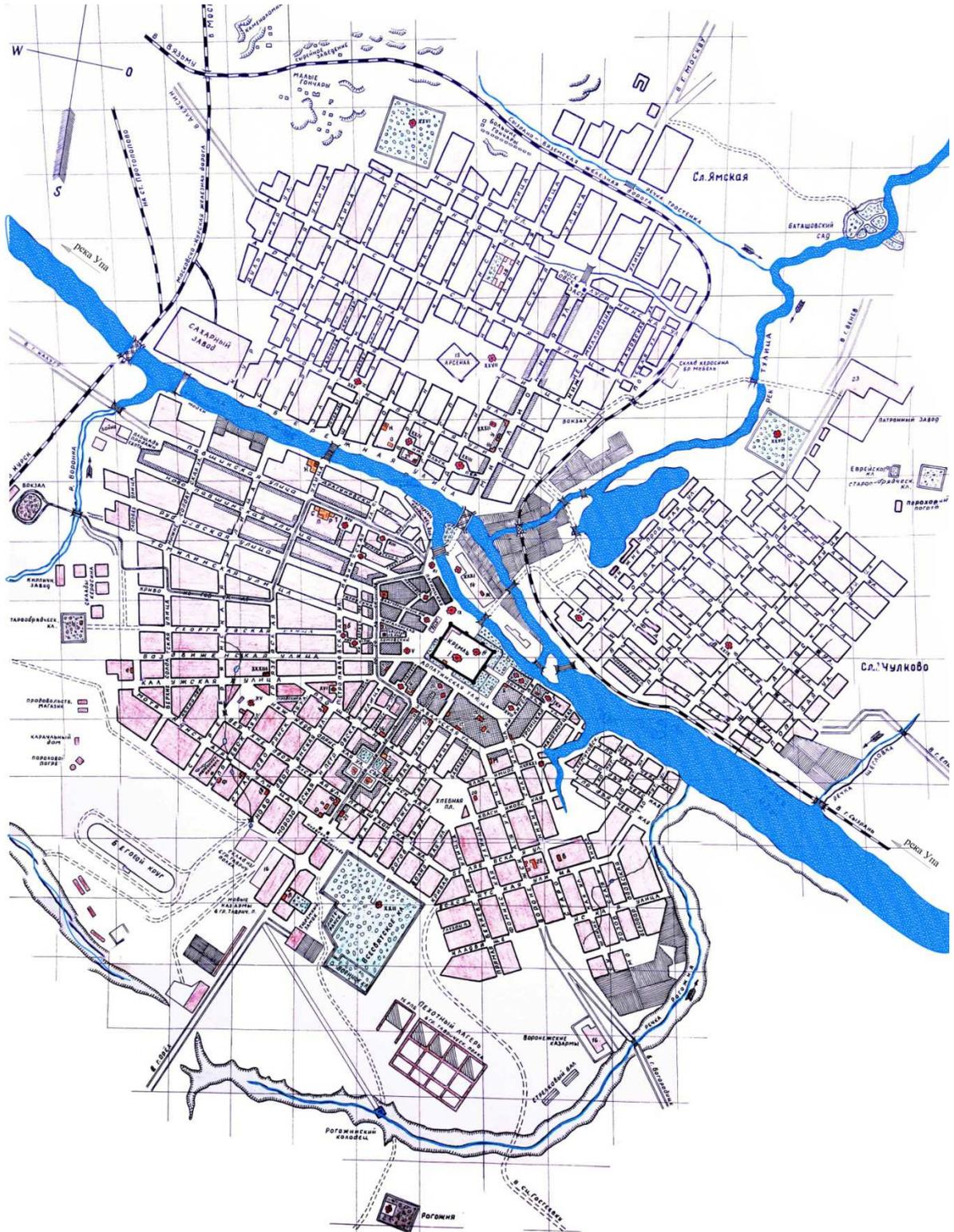
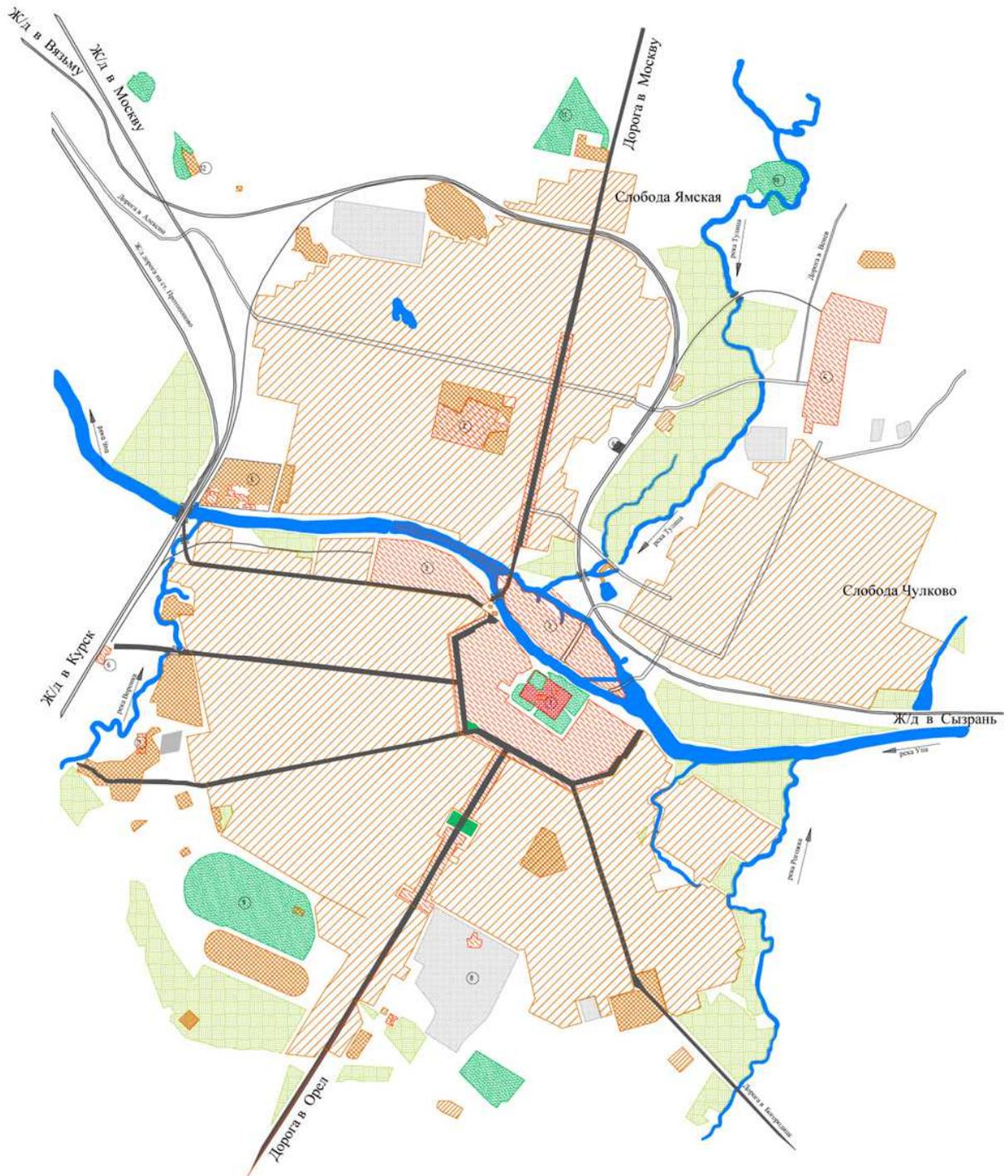


Схема В. 2 – схема (с показанием основных культовых построек) на основе опорного плана Тулы 1891 года



ЭКСПЛИКАЦИЯ

- | | | | |
|--|---|---------------------------|-------------------------|
| 1 - Кремль | 4 - Государственный (патронный) завод №10 | 6 - Ж/д вокзалы | 10 - Баташовский сад |
| 2 - арсенал | 5 - Сахарный завод | 7 -Кирпичный завод | 11 - Комсомольский парк |
| 3 - Государственный (оружейный) завод №1 | 6 - Ж/д вокзалы | 8 - Всехсвятское кладбище | 12 - Каменоломни |
| | | 9 - Центральный парк | |

Схема В. 3 – схема города Тулы на основе опорного плана 1925 года

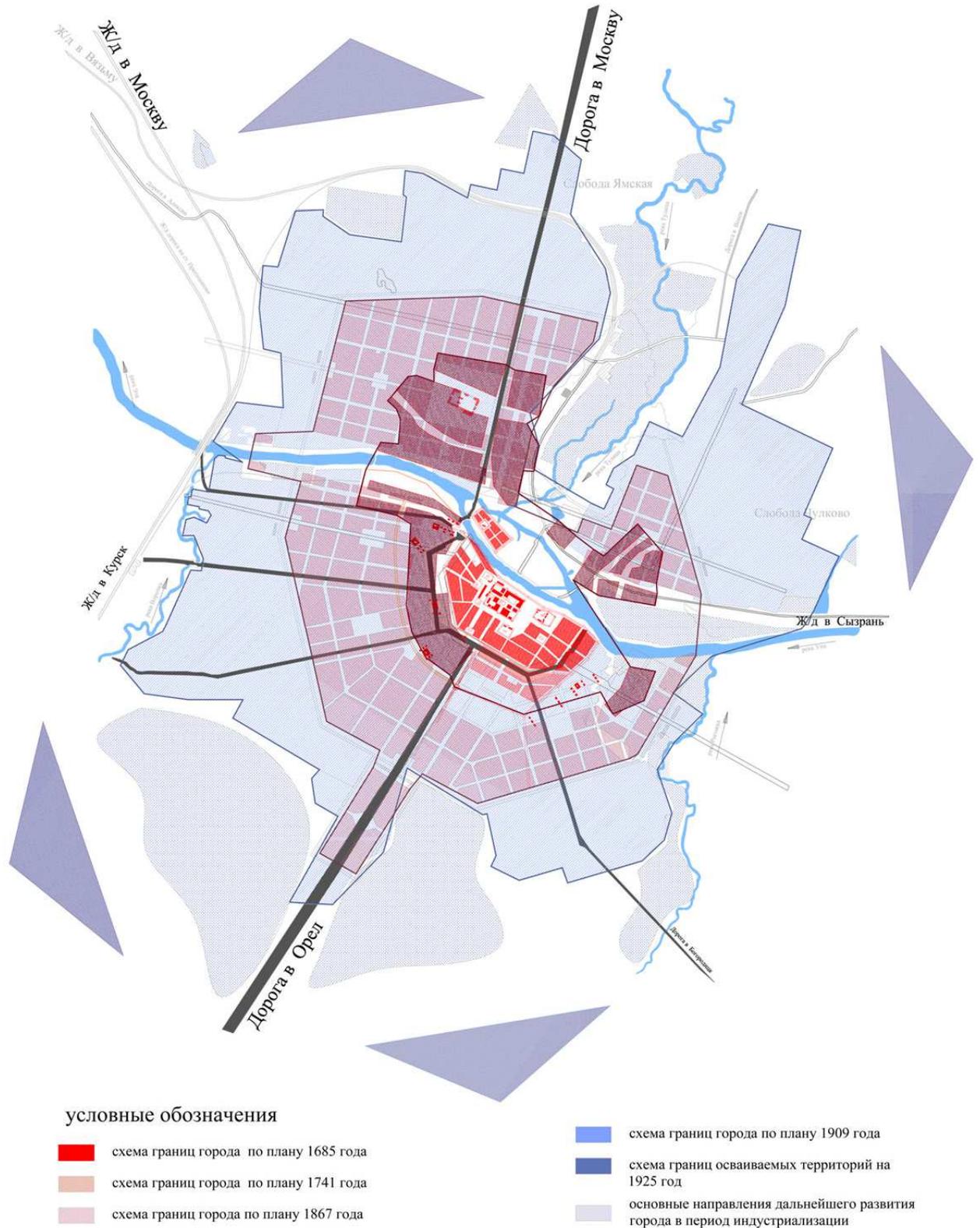


Схема В. 4 – схема структурного развития Тулы с конца XVII века до периода индустриализации 1928 – 1940 гг.

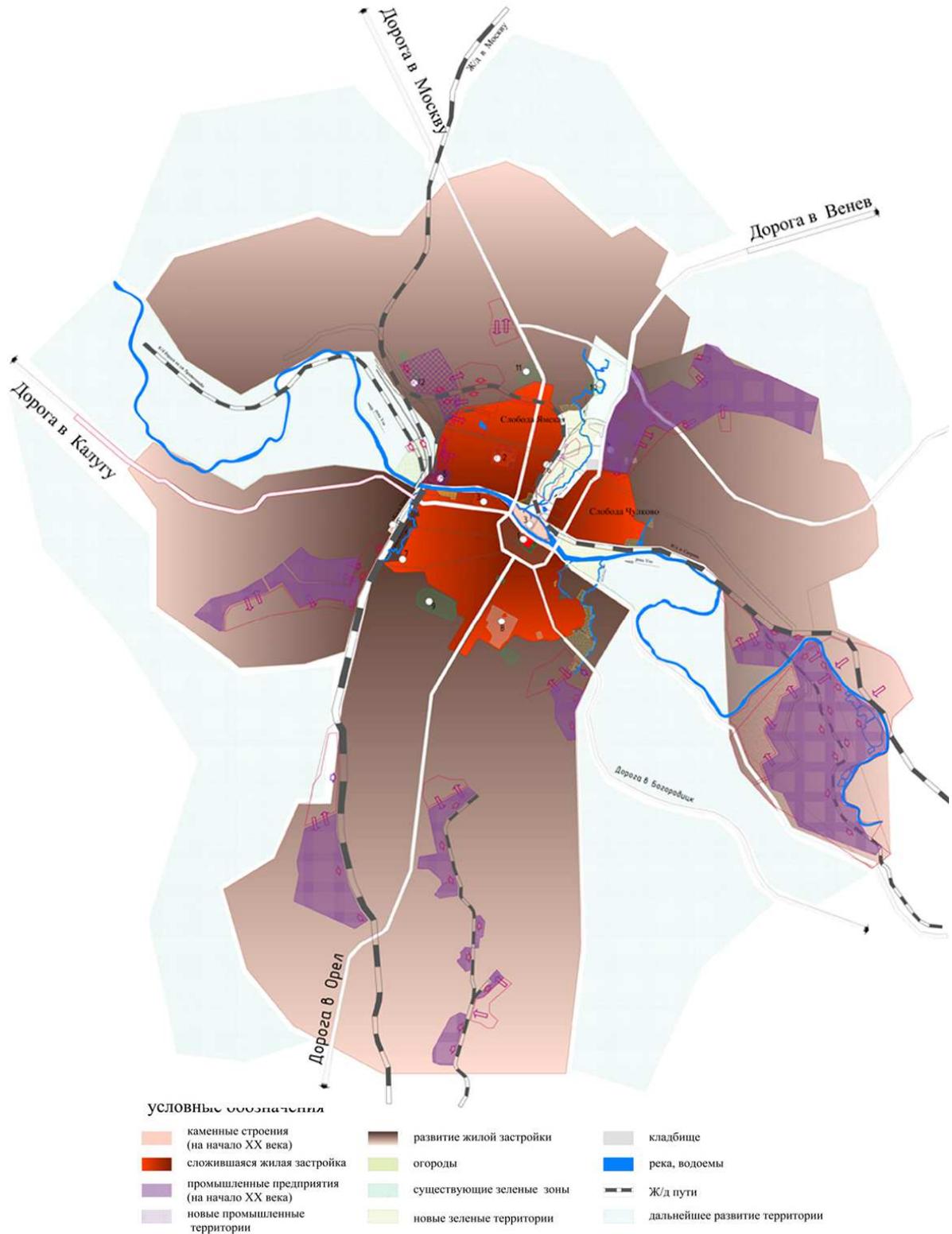


Схема В. 5 – схема градостроительного развития города Тулы с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

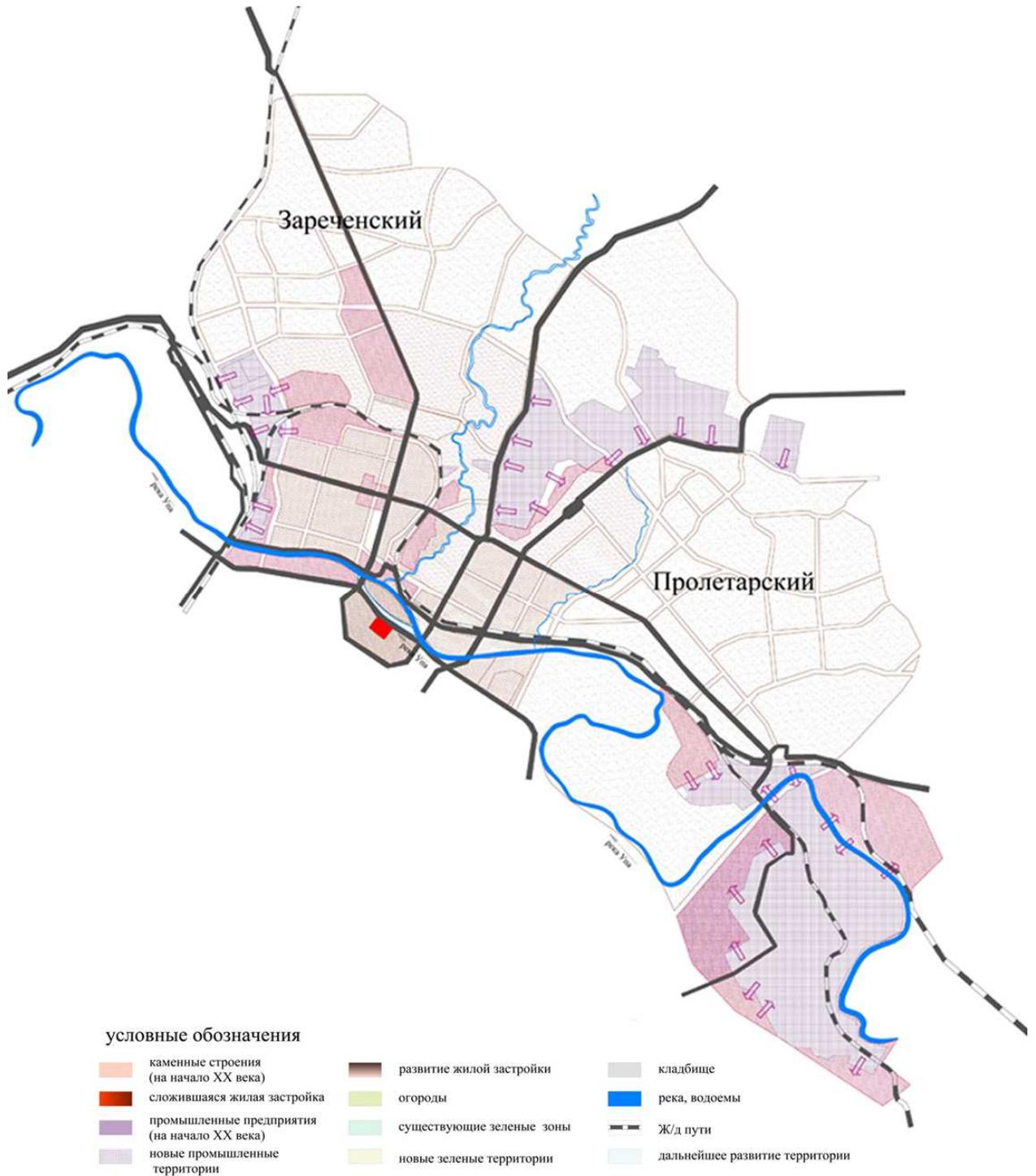


Схема В. 6 – схема структурного развития правобережных районов Тулы с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

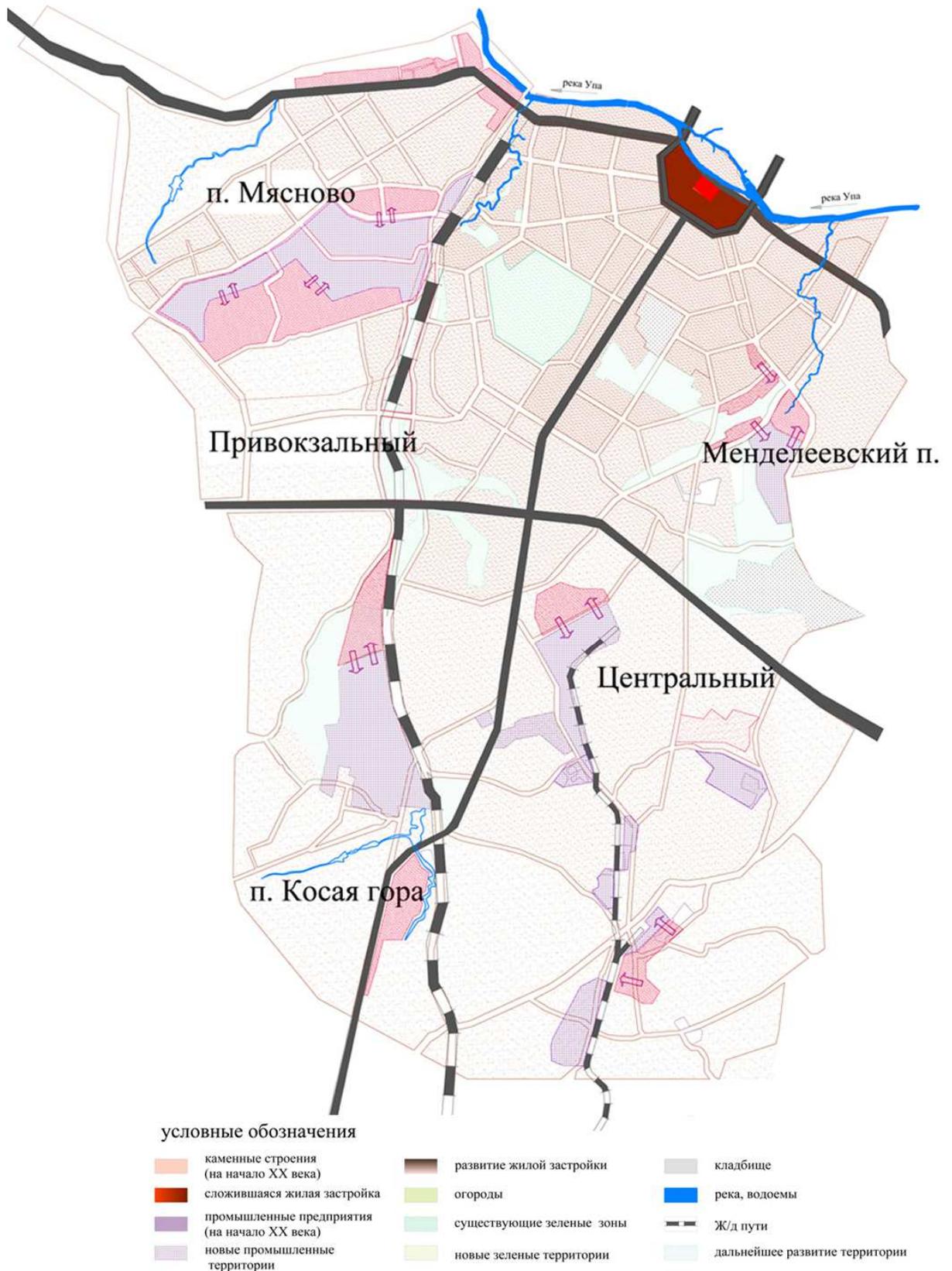


Схема В. 7 – схема структурного развития левобережных районов Тулы с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века.

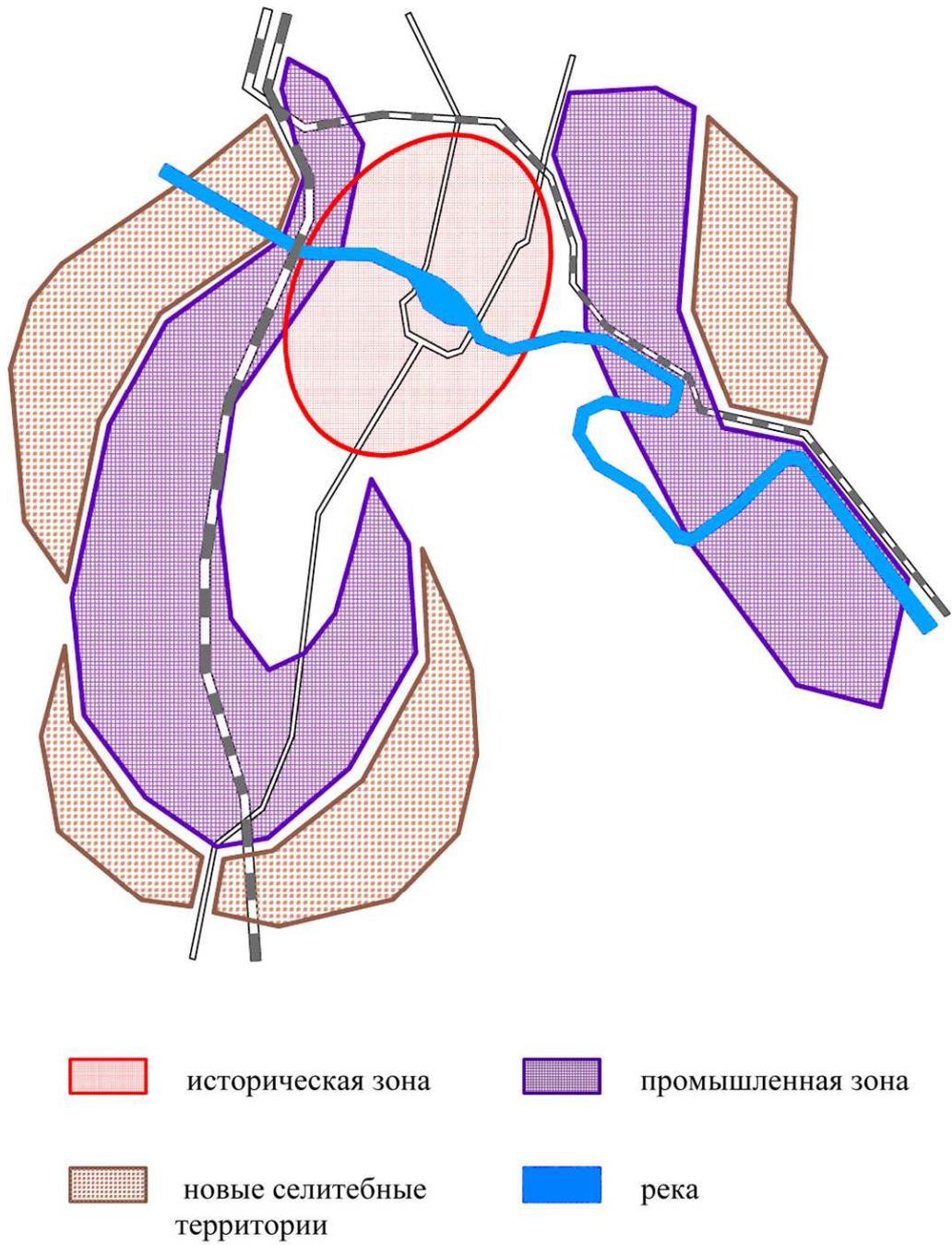


Схема В. 8 – схема перспективного композиционно-функционального зонирования Тулы

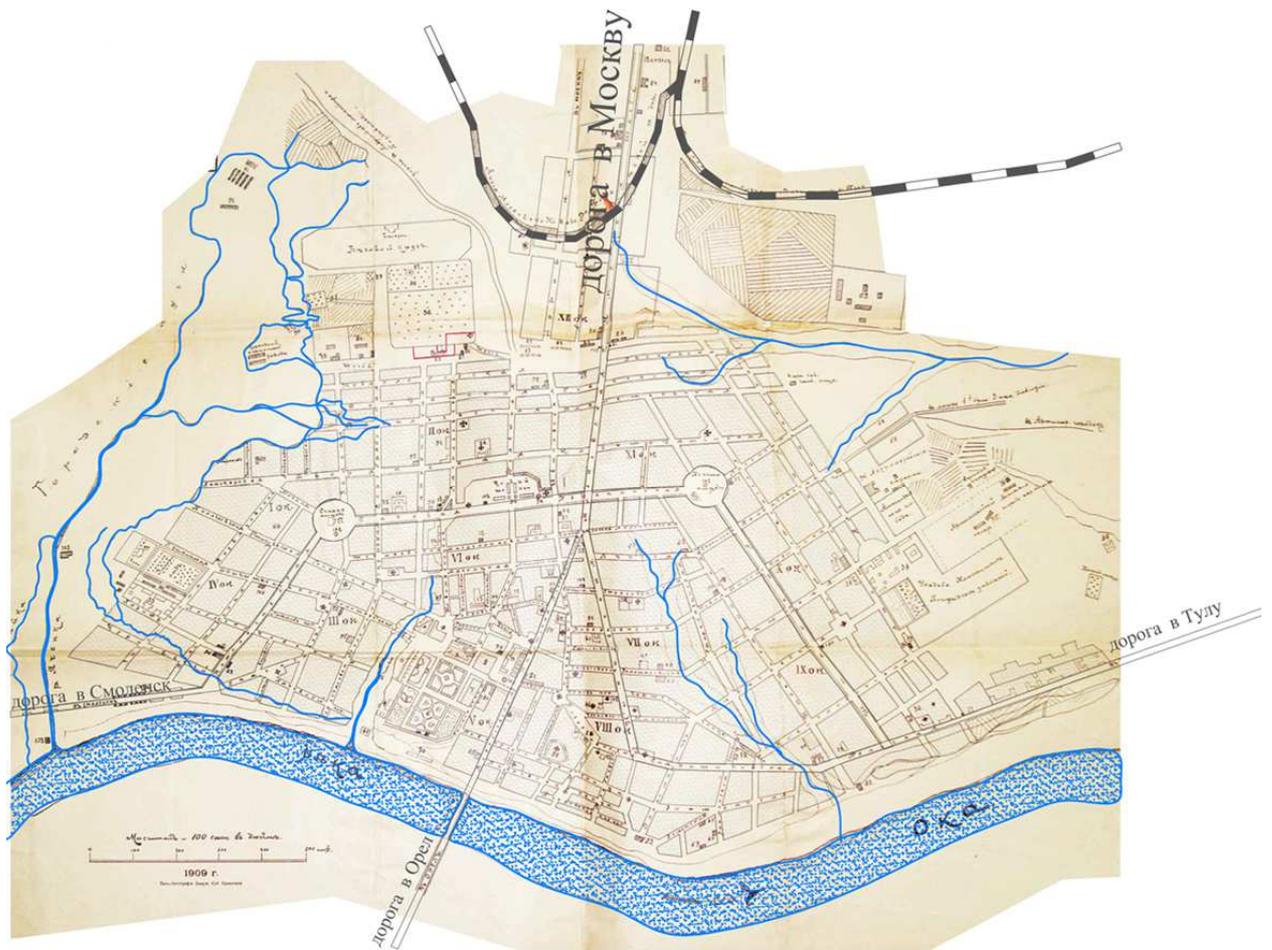


Схема В. 9 – схема на основе опорного плана Калуги 1909 года.

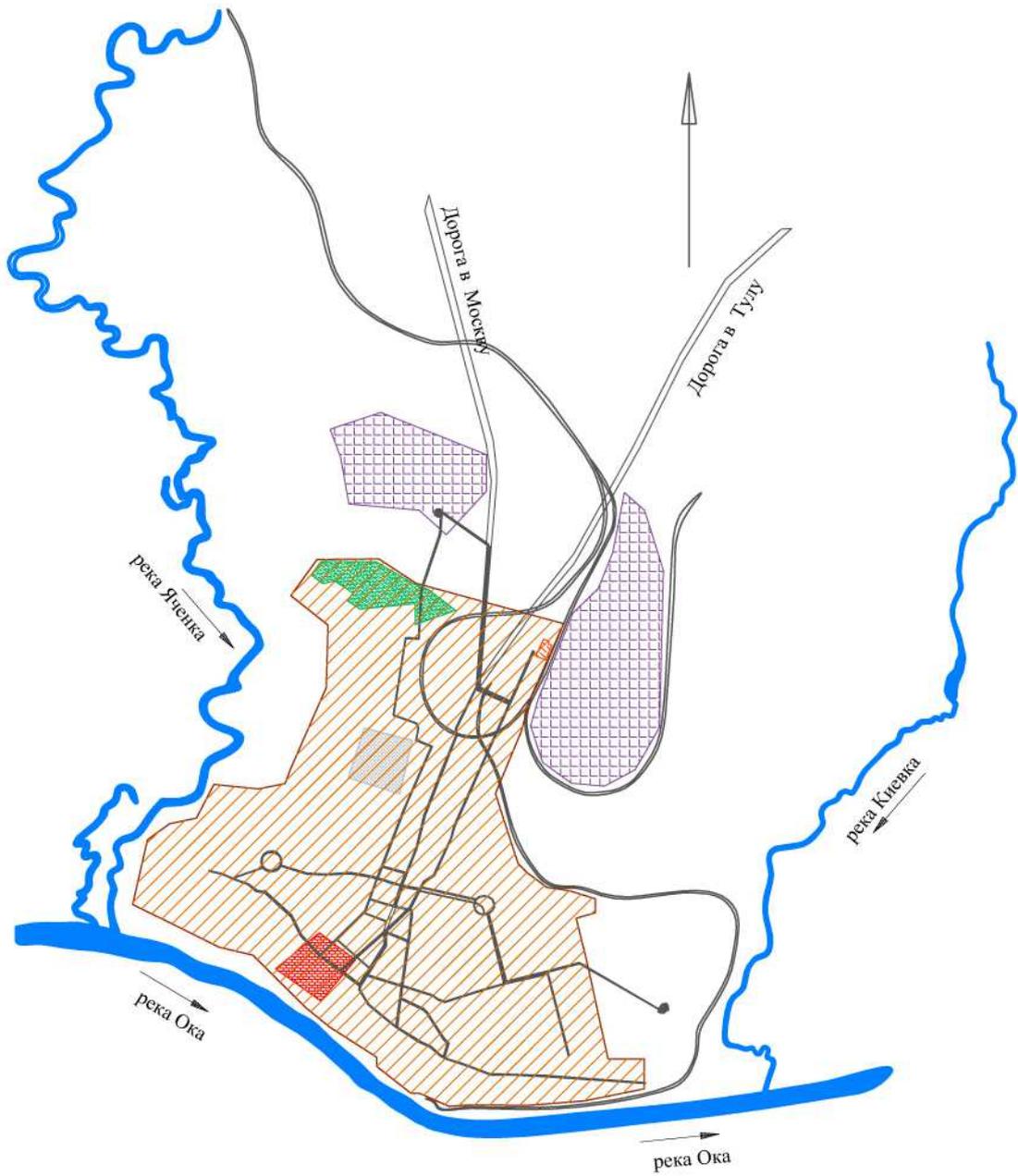
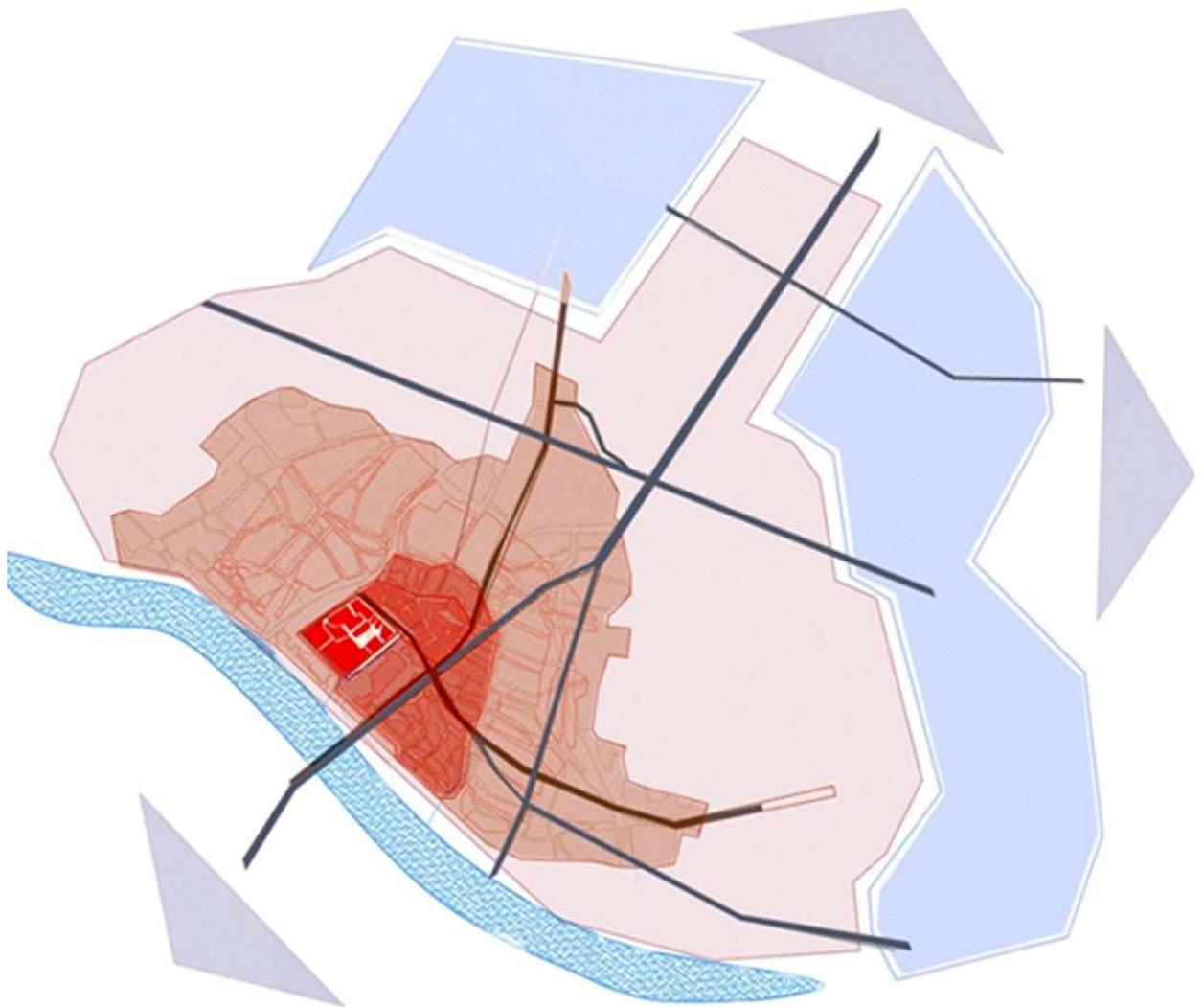


Схема В. 10 – схема города Калуги на основе опорного плана 1930 года.



условные обозначения

- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | схема границ города на конец XVII века |  | схема границ города по плану 1912 года |
|  | схема границ города по плану 1782 года |  | основные направления дальнейшего развития города в период индустриализации |
|  | схема границ города по плану 1871 года | | |

Схема В. 11 – схема структурного развития Калуги с конца XVII века до периода индустриализации 1928 – 1940 гг.

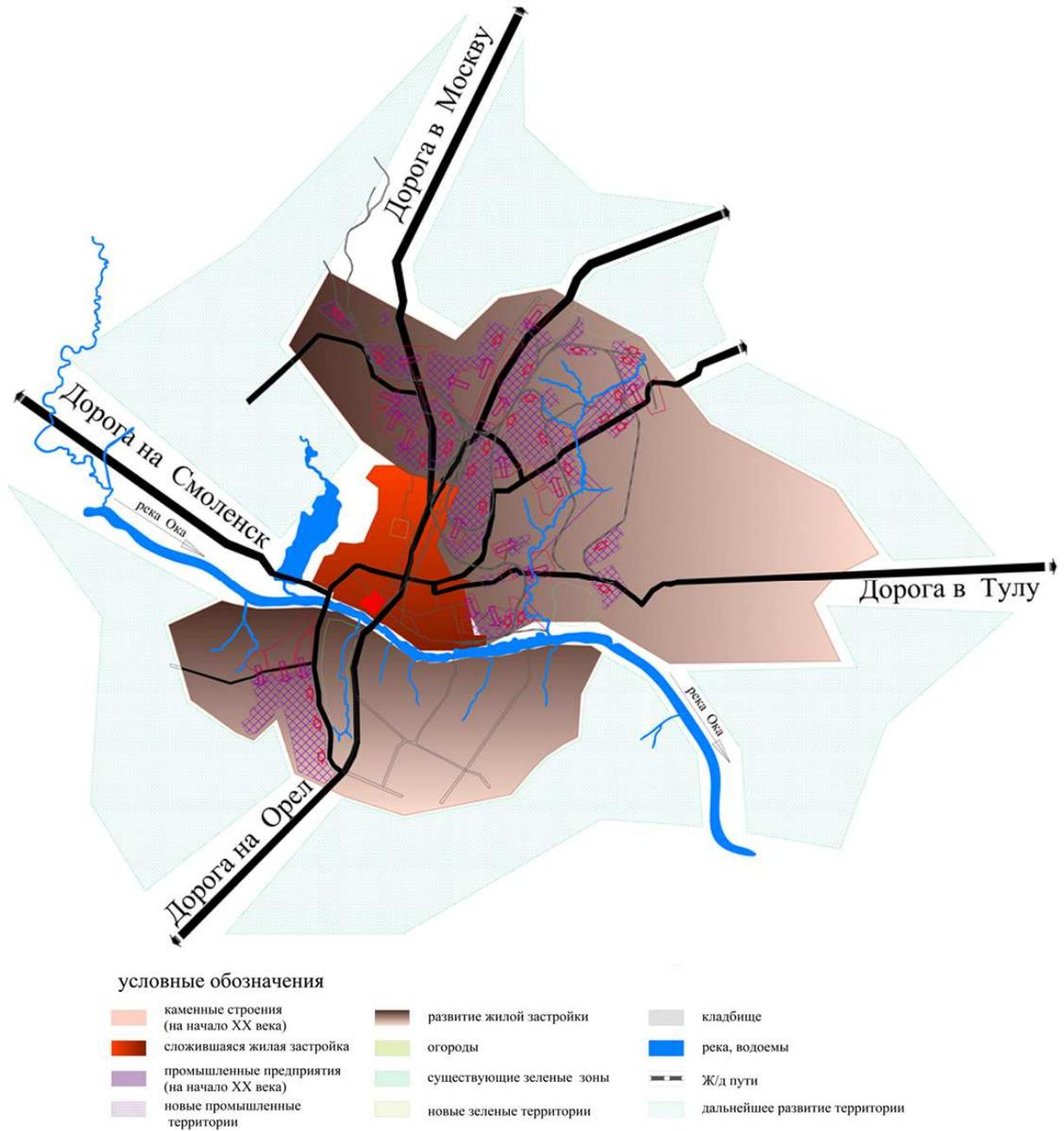


Схема В. 12 – схема градостроительного развития города Калуги с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

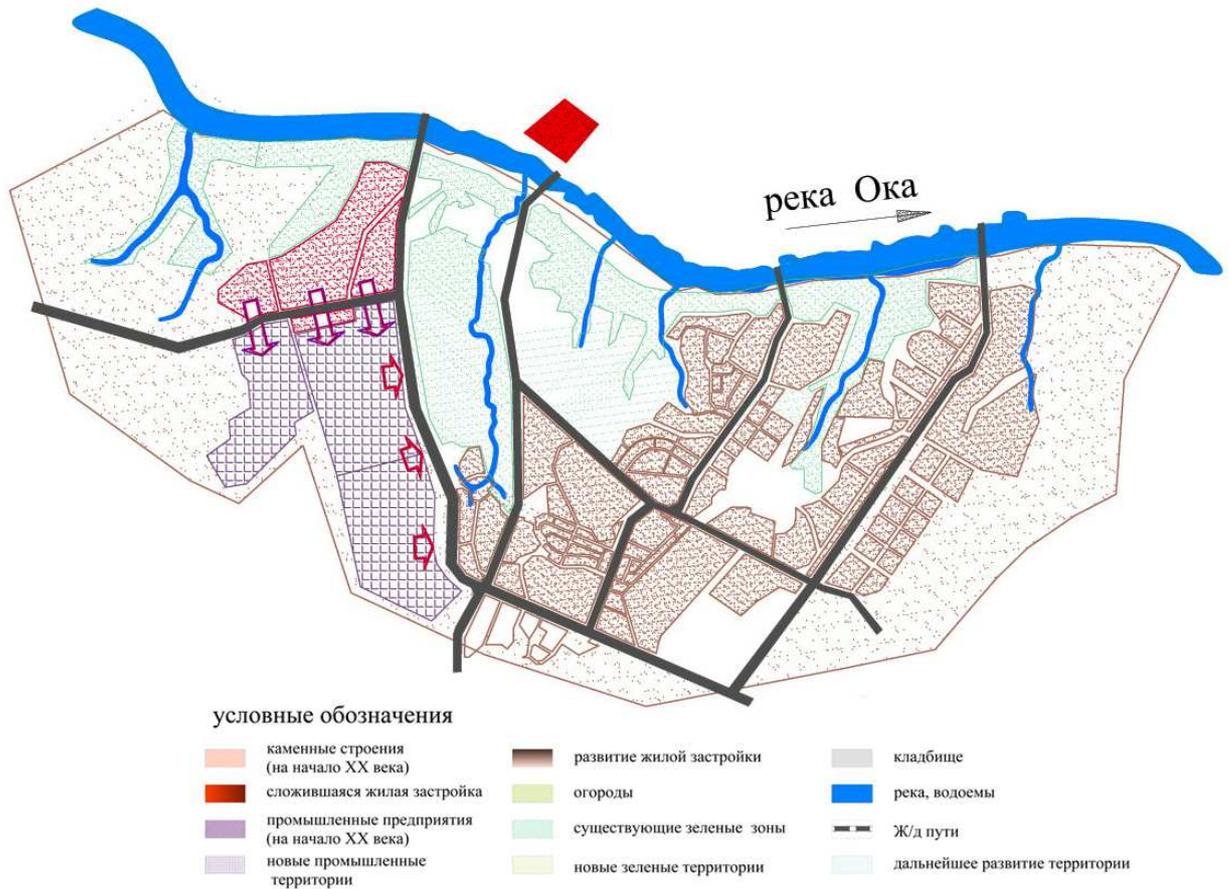


Схема В. 13 – схема структурного развития правобережных районов Калуги с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

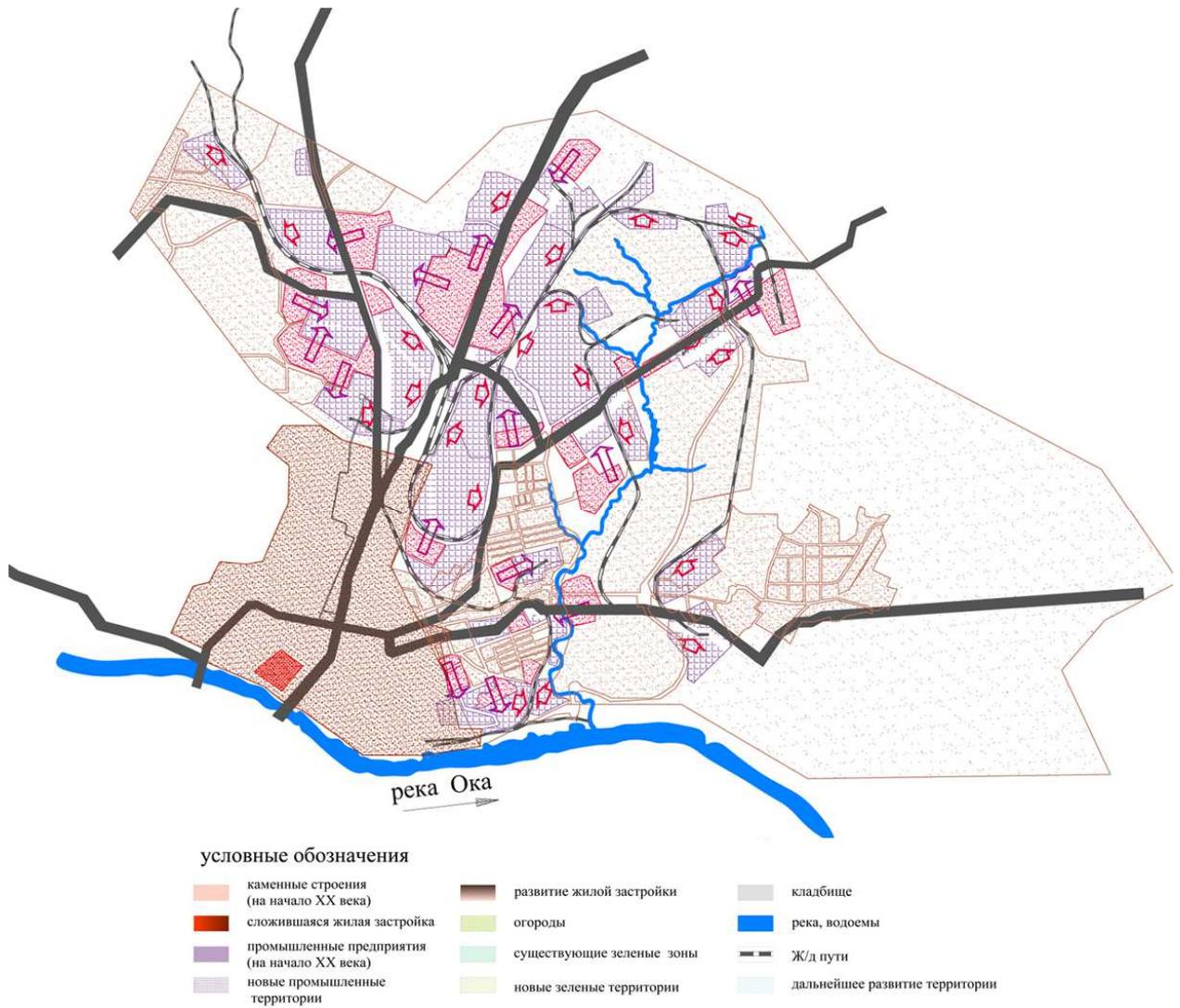


Схема В. 14 – схема структурного развития левобережных районов Калуги с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

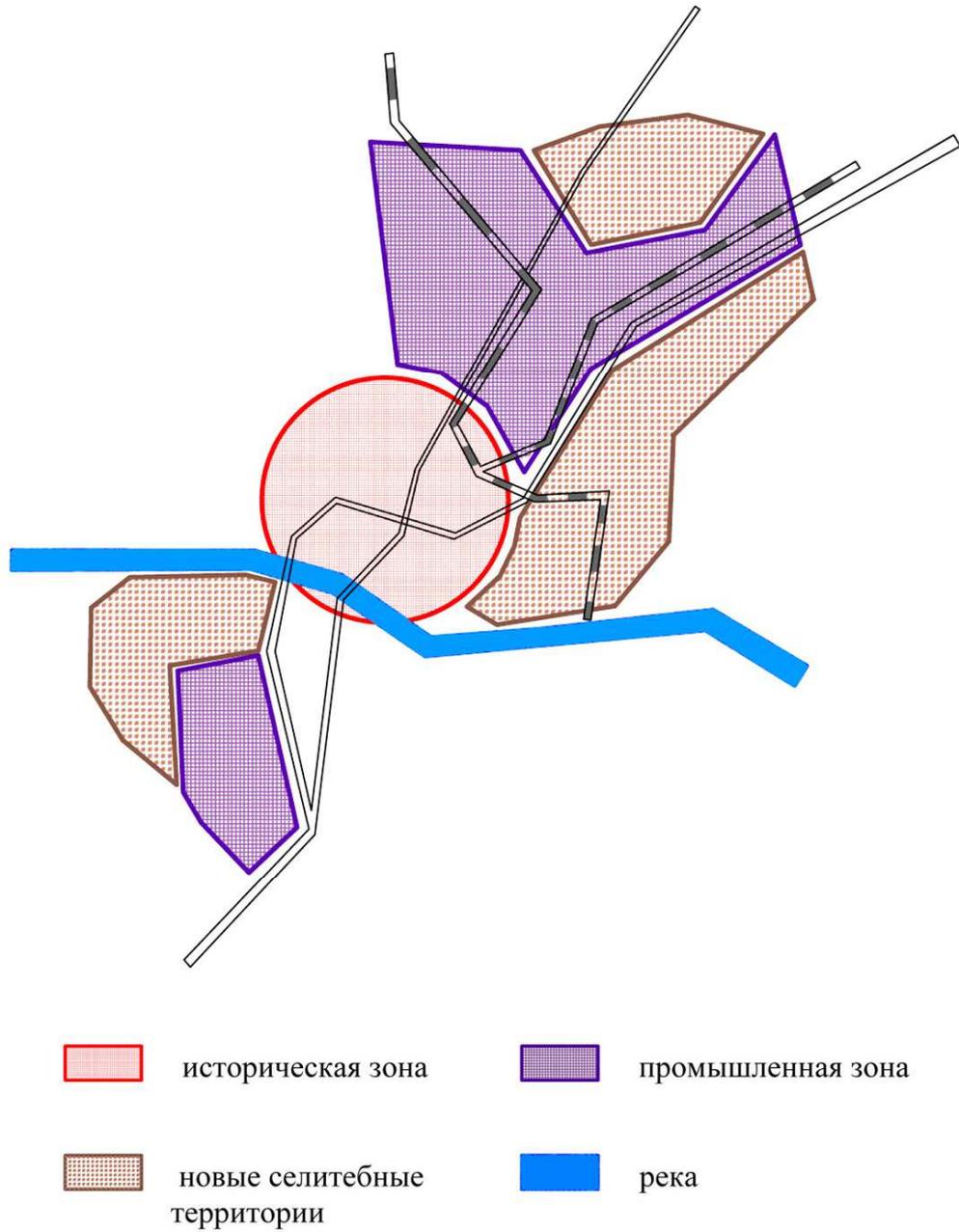


Схема В. 15 – схема перспективного композиционно-функционального зонирования Калуги

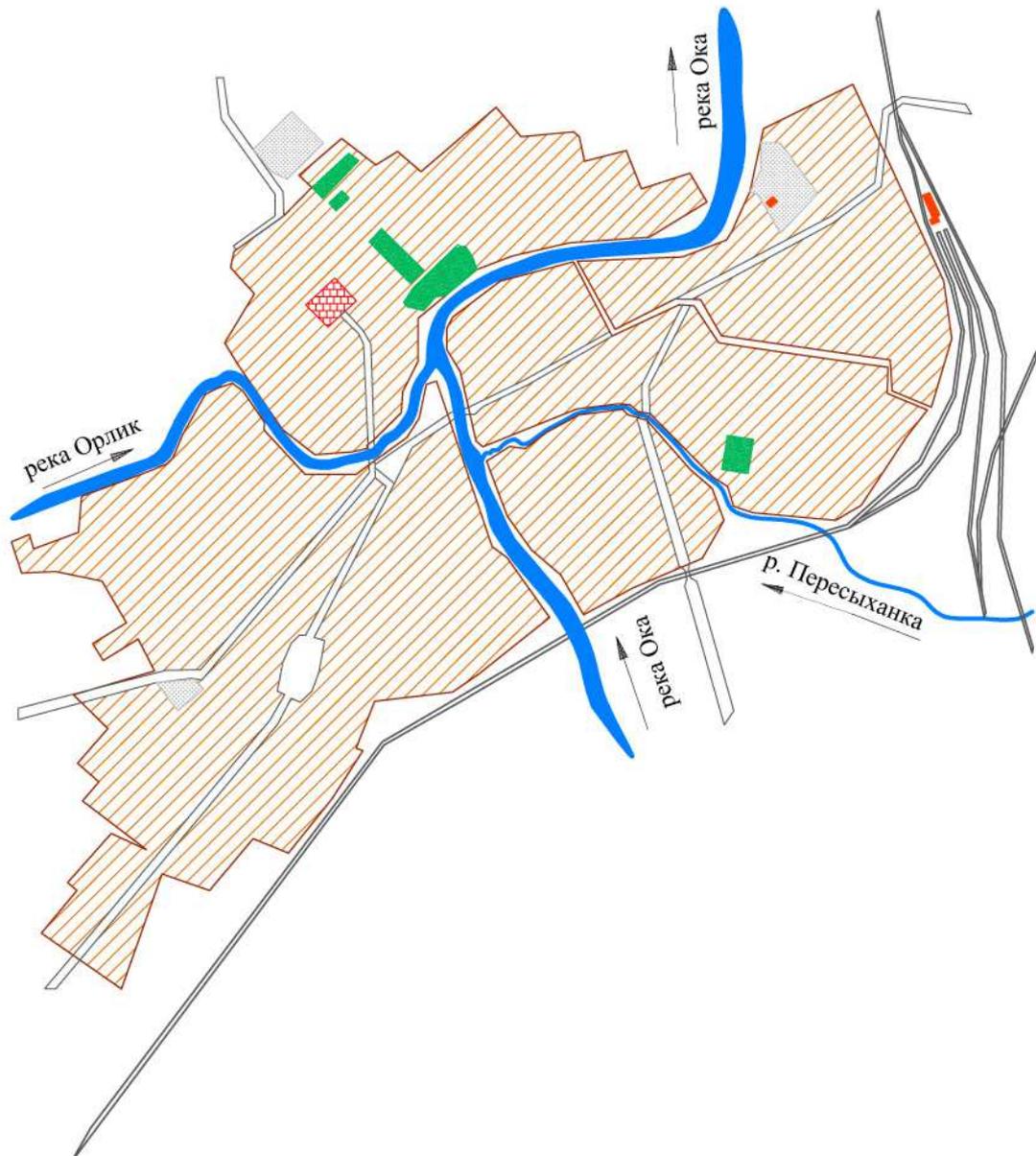


Схема В. 17 – схема города Орла на основе опорного плана 1928 года.

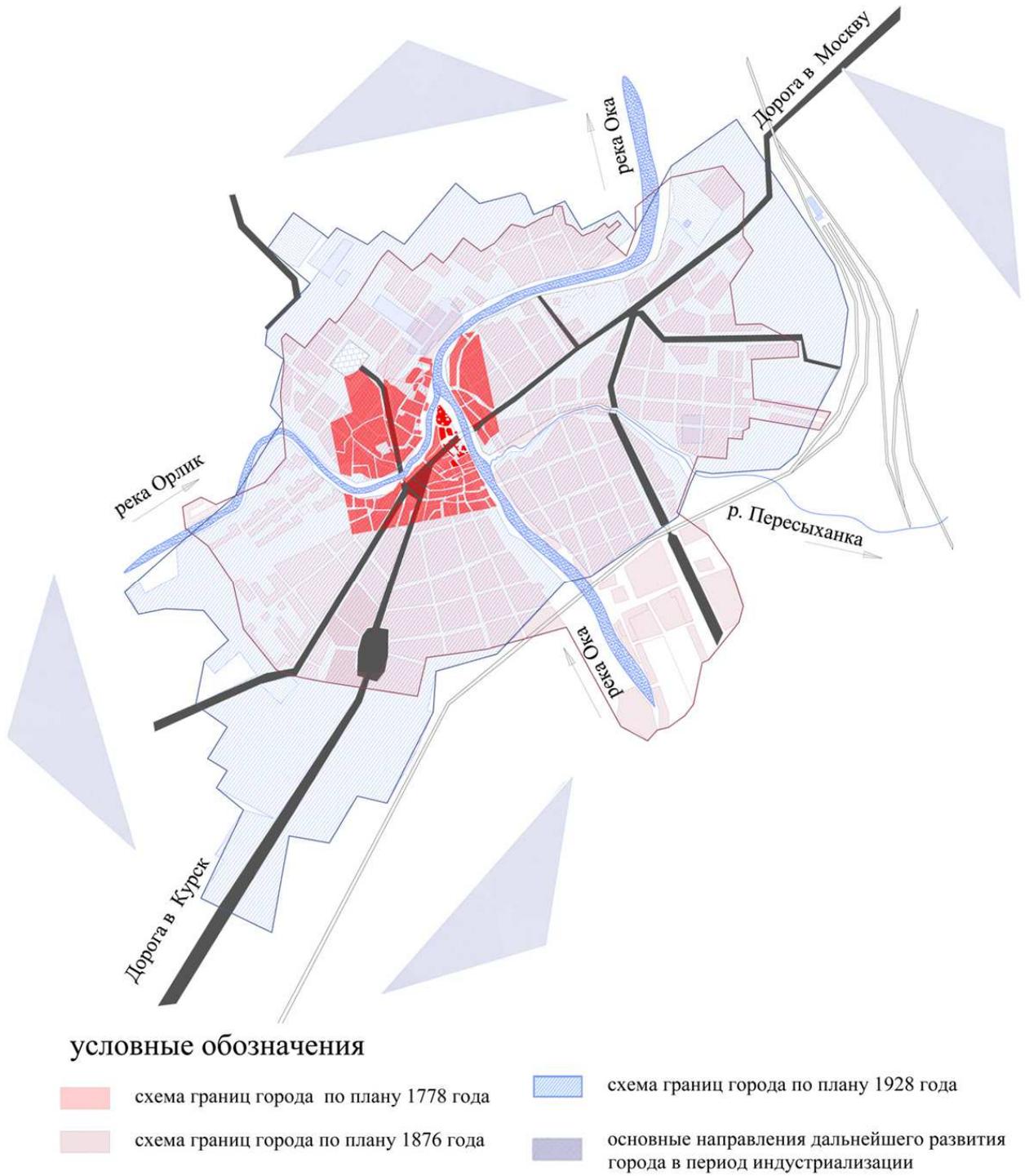


Схема В. 18 – схема структурного развития Орла с конца XVII века до периода индустриализации 1928 – 1940 гг.

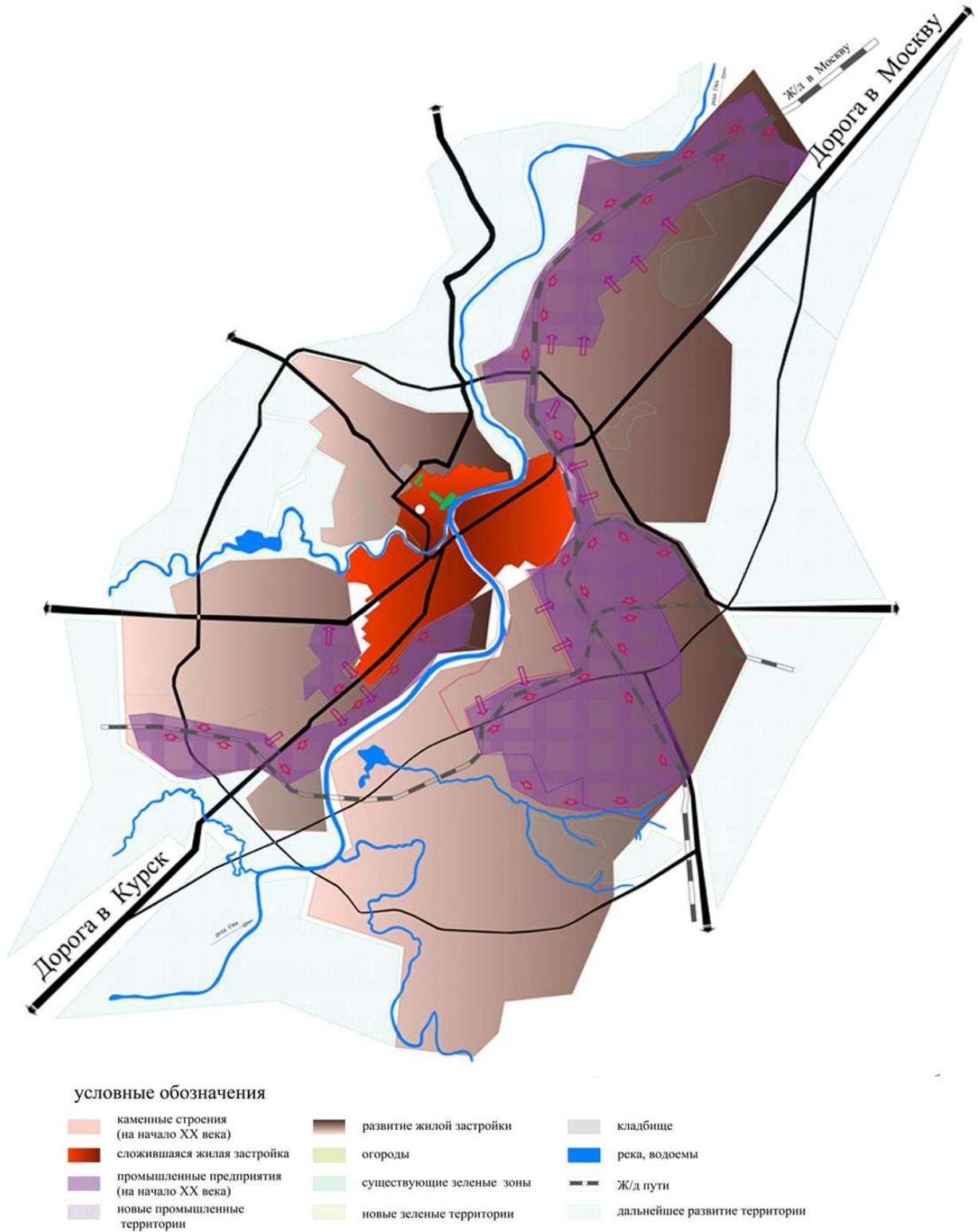


Схема В. 19 – схема градостроительного развития города Орла с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

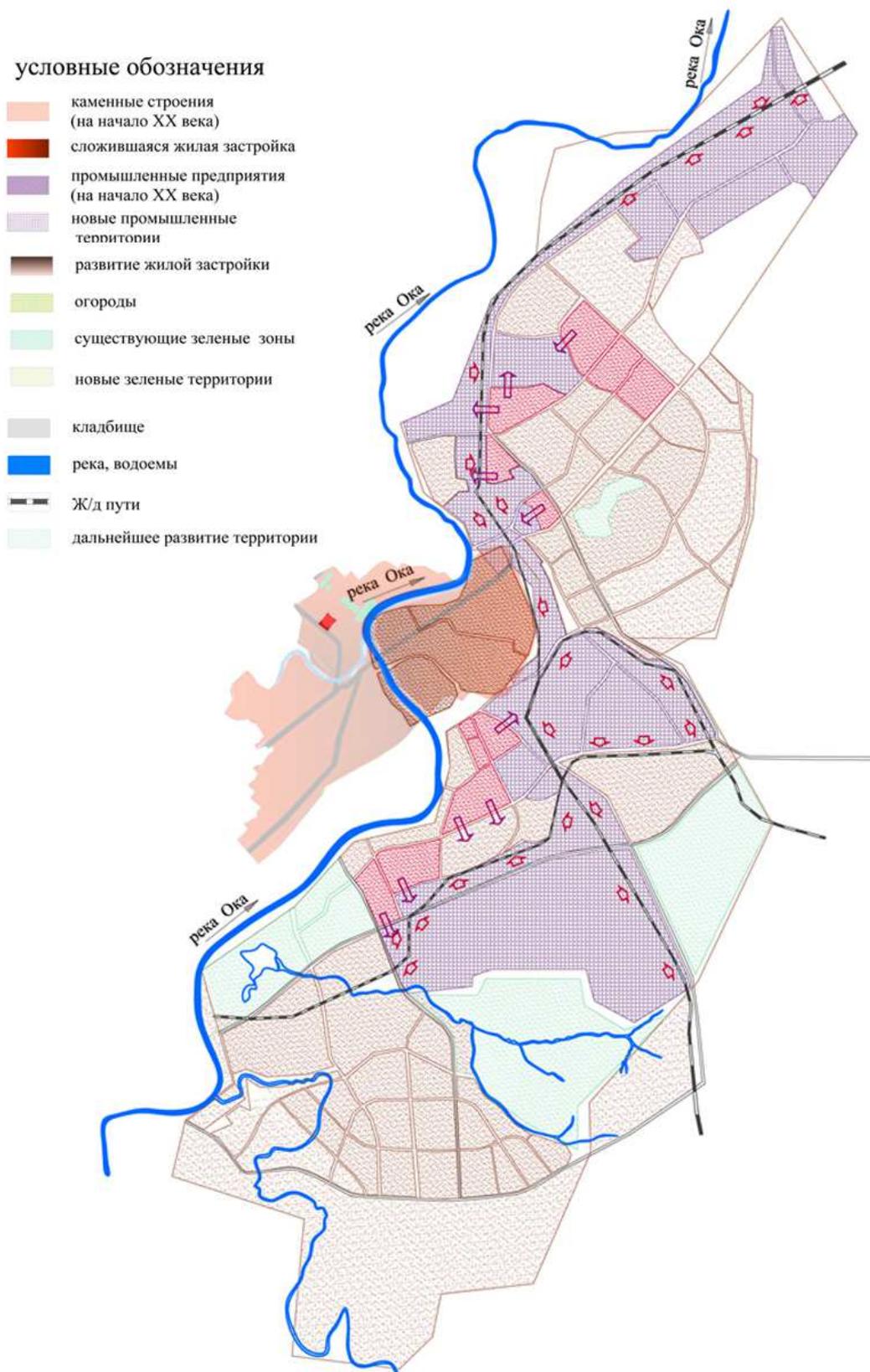


Схема В. 20 – схема структурного развития правобережных районов Орла с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века

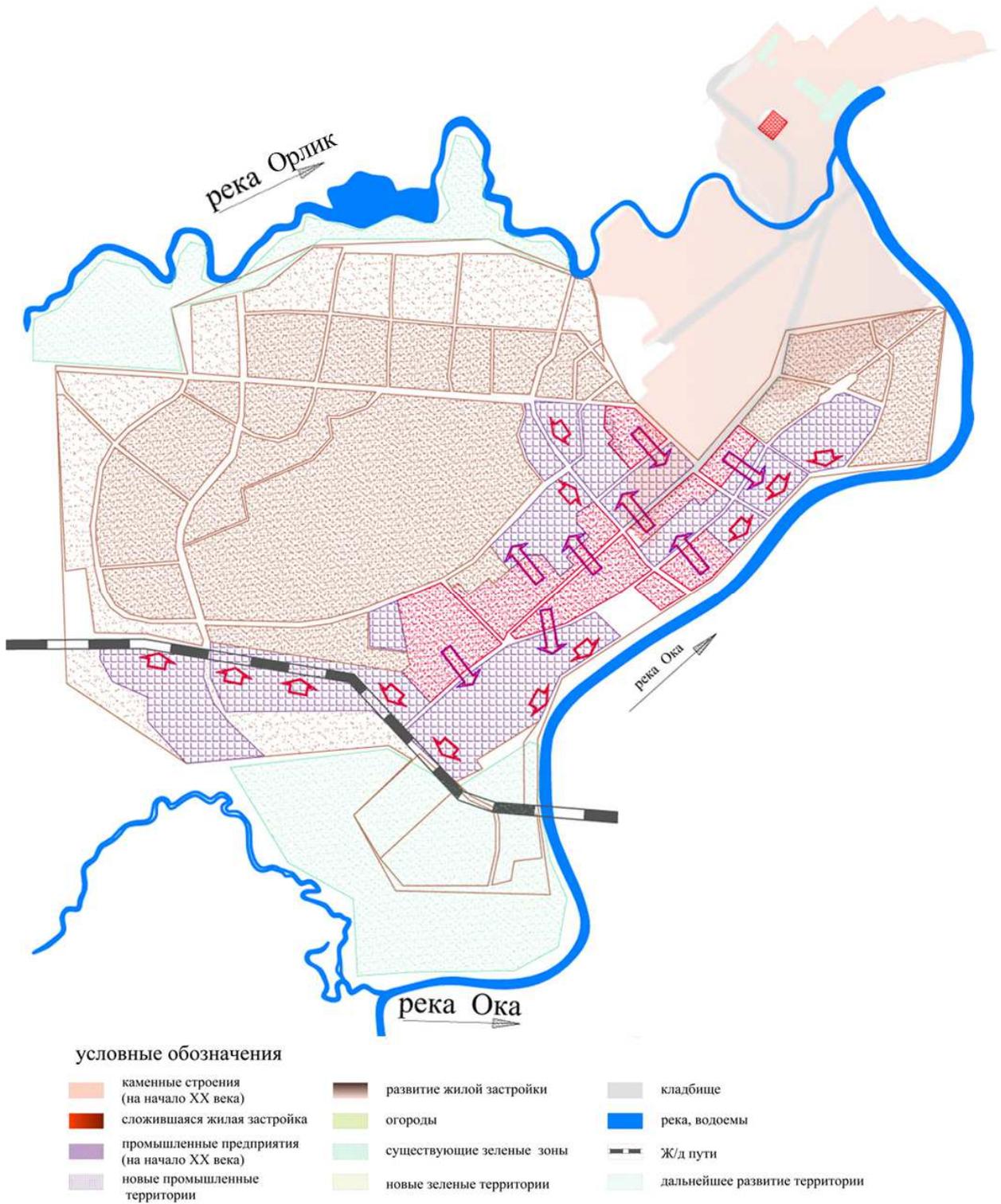
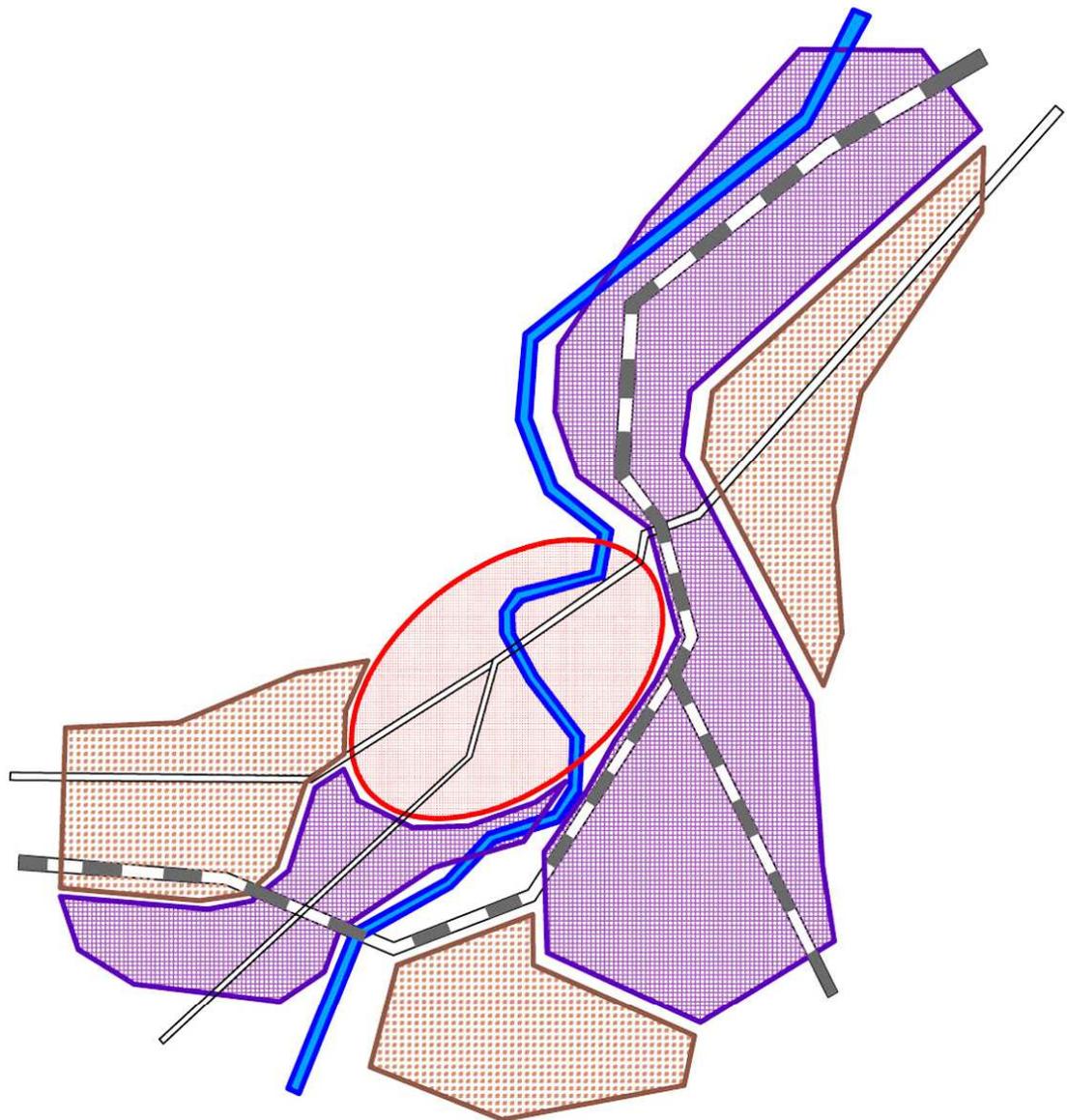


Схема В. 21 – схема структурного развития левобережных районов Орла с периода индустриализации (1928 – 1940 гг.) до начала XXI века



- | | | | |
|---|------------------------|--|-------------------|
|  | историческая зона |  | промышленная зона |
|  | новые жилые территории |  | река |

Схема В. 22 – схема перспективного композиционно-функционального зонирования Орла

ПРИЛОЖЕНИЕ Г. (справочное)

**КОНЦЕПЦИЯ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"РАЗВИТИЕ МАЛЫХ ГОРОДОВ РОССИИ (2014 - 2020 ГОДЫ)"**

I. Обоснование соответствия проблем развития малых городов России приоритетным задачам социально-экономического развития Российской Федерации

Стратегической целью развития Российской Федерации в среднесрочной перспективе является повышение благосостояния населения и снижение уровня бедности на основе динамичного и устойчивого экономического роста. В числе приоритетных задач социально-экономического развития, решение которых обеспечивает достижение данной цели, определены:

- повышение уровня и качества жизни населения;
- повышение темпов роста ВВП;
- повышение эффективности деятельности государственных органов управления;
- переход страны и территорий на инновационный сценарий развития.

Остановимся кратко на каждой из них применительно к малым городам России с населением до 50 тыс. чел. (далее - МГР), представляющим подавляющее большинство городов (771) с общим населением 16 млн. 447 тыс. человек.

Описание состояния МГР и сложившихся тенденций приведено в Приложении 2 (не приводится). Здесь лишь отметим нарастающий разрыв уровня и качества жизни населения МГР от среднероссийского уровня, особенно от крупных городов, угрозу их исчезновения. У подавляющего большинства малых городов происходит сокращение населения (в целом по МГР примерно на - 3% в год при начавшемся его росте по РФ в целом). При этом у 48 МГ демографическая проблема встает очень остро: население сокращается с темпом в среднем - 5% (до - 11% в год - "умирающие города").

Текущее положение характеризуется повышенной остротой социально-экономических проблем и острым дефицитом финансовых и человеческих ресурсов, требуемых для кратного повышения уровня жизни, необходимого

для прекращения оттока населения, особенно молодежи.

В целом по МГР происходит спад объемов производства и ВРП, соответственно, их отрицательный вклад в темп роста ВВП ограничивает возможности решения приоритетной задачи повышения темпов роста ВВП в общенациональном масштабе.

Низкий уровень ВРП и доходов трудоспособного населения обусловлен его занятостью преимущественно в слабоконкурентных секторах с низким уровнем производительности труда. Первоочередной задачей становится опережающий рост реального сектора экономики МГР в основном за счет конкурентоспособных, эффективных, новых и модернизированных производств. Именно они могут обеспечить стране озвученные Президентом РФ 25 млн. привлекательных рабочих мест (из них не менее 2 млн. таких мест требуется в МГР, т.е. более 200 тыс. в год).

Серьезные проблемы связаны с состоянием социальной инфраструктуры и доступом населения к основным социальным услугам.

Реализация проектов, которая способна обеспечить высокий темп экономического роста, в настоящее время ограничивается неудовлетворительным состоянием у МГ результатов инновационного развития и инфраструктуры, необходимой для повышения качества жизни и для успешного роста (автомобильные дороги, порты, системы водоснабжения и водоотведения, объекты энергетики и газоснабжения), отсутствием собственных необходимых инвестиций.

Объекты жилищно-коммунального хозяйства, как правило, характеризуются пониженным уровнем надежности и нуждаются в реконструкции, чтобы обеспечивать предоставление качественных услуг предприятиям и населению МГР, соответствовать нормам и требованиям к обслуживанию на территории МГ новых современных производств.

Решение этих проблем напрямую связано с приоритетной задачей повышения качества жизни. Для преодоления технических проблем устаревшего оборудования и общей технической отсталости в первую

очередь необходимо решить правовые, организационные и экономические проблемы.

Разобщенность отдельных механизмов, отсутствие целостной эффективной системы государственного и муниципального управления развитием МГ и районов разрыв между разработанными законодательными актами и реализацией их на практике и другие нерешенные проблемы уже заметно тормозят развитие. Несовершенство процедур государственного регулирования развития территорий и договорных отношений высокие повышает инвестиционные риски и снижает инвестиционную привлекательность МГР и районов.

Длительность и устойчивость сложившихся негативных тенденций (сохраняющихся более 20 лет), которые не удалось переломить и за счет реализации в 1996 - 2001 гг. "Федеральной комплексной программы развития малых и средних городов РФ в условиях экономической реформы", приводит к следующим выводам.

Улучшение социально-экономического состояния МГ только сложившимися привычными методами практически невозможно.

Нужен качественный перелом многолетних негативных тенденций, требуются более эффективные нестандартные, в чем-то кардинально новые решения (т.е. нужны результативные инновации).

Другими словами, возникла практическая жизненная необходимость в реальном переходе на инновационное развитие, дающее заметный вклад в улучшение недопустимо тяжелого социально-экономического состояния МГР. Соответственно, целесообразно воспользоваться появившимися в последние годы реальными инновационными возможностями, значительная часть таких новшеств уже имеется и в основном апробирована на предприятиях, в МГ, в районах и регионах.

В частности, проведенные

- на примере более 100 предприятий реального сектора экономики оценки инновационного потенциала изменений показали возможность

двукратного увеличения за 3 года их выручки, прибыли, вклада в ВРП, полуторакратного роста зарплаты работающих. Этот потенциал был активизирован, успешно реализован и практические результаты превзошли сделанные оценки;

- на примере более чем 50 муниципальных образований (МГ и районов, в т.ч. депрессивных) оценки инновационного потенциала изменений показали возможность прироста у них за 3 года на 20 - 25% и выше ВРП и уровня жизни.

Одновременно высокая эффективность используемых относительно низкзатратных мер по изменениям, начиная с инноваций в управлении, таких как новые программно-целевые инструменты с повышенной эффективностью, структурные модели ("цели-средства" и др.), ресурсы комплексных инвестиционных планов, системы мотивации на результат, снижение потерь от дефицита квалифицированных кадров, адаптация и регулярное использование таких финансовых инструментов, как БОР, IPO и т.п., дает возможность существенно (примерно в 1,3 - 1,5 раза) повысить бюджетную эффективность развития.

Одно только использование низкорисковых (уже многократно практически проверенных и апробированных) мер и методов дает потенциальную возможность большинству МГ самостоятельно увеличить вклад в ВРП и в уровень жизни на 10 - 15 %, а с поддержкой регионального и федерального уровней - примерно вдвое выше.

В ФЦП предусматривается активное и систематическое практическое использование инноваций. Подпрограмма инновационного развития (ПИР) МГ, включая макет и порядок ее разработки, и отсутствующая пока в МГ и регионах система управления результативным инновационным развитием описаны в Приложении 5 (не приводится).

Таким образом, решение ключевых проблем МГР, связанных с повышением благосостояния населения и снижением уровня бедности на основании устойчивого экономического роста, модернизации экономики и

инновационного развития МГ и районов, повышения эффективности деятельности органов государственной и муниципальной власти, согласуется с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в среднесрочной перспективе.

II. Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом

Эффективное решение существующих проблем возможно только в рамках программно-целевого подхода, так как:

- мероприятия федеральной целевой программы МГР (далее - Программа) будут носить межотраслевой и межсубъектный характер и потребуют согласованных действий различных министерств и ведомств, совершенствования нормативно-правовой базы;

- в рамках Программы предполагается реализация общественно значимых капиталоемких проектов, связанных с задачами развития государственно-частного и муниципально-частного партнерства; решение данного вопроса на муниципальном и даже региональном уровне ограничивается дотационным характером бюджетов большинства МГ и регионов;

- мероприятия в рамках Программы будут направлены на решение федеральных приоритетных задач (обеспечение роста уровня и качества жизни населения, опережающего развитие реального сектора экономики, в т.ч. агропромышленного и промышленного комплексов, развитие туристско-рекреационного комплекса);

- разработка и реализация подпрограмм и мероприятий Программы будет происходить в рамках четырехуровневого комплекса взаимосвязанных программно-целевых инструментов (программы развития МГ, районов, СФ, РФ) и механизмов, в т.ч. внедрения более эффективного многоуровневого механизма межбюджетных отношений, основанного на принципах и методах

бюджетирования, ориентированного на результат, что актуально для МГР.

Мероприятия, запланированные для реализации в рамках действующих федеральных, ведомственных и региональных программ, носят фрагментарный характер и не обеспечивают в полной мере прорывного инновационного роста реального сектора МГР, реализацию ключевых проектов по формированию инфраструктуры, способной создать благоприятные условия для повышения качества жизни и привлечения на территории МГ частных инвестиций.

В связи с этим в дополнение к действующим программам предлагается разработать и реализовать данную ФЦП, которая позволит скоординировать усилия на решении острых социальных проблем и обеспечении устойчивого экономического роста МГР.

В сложившейся ситуации предлагаемая Программа становится основным инструментом улучшения социально-экономического состояния около половины населения страны, проживающего в малых городах и районах, за счет их модернизации и результативного инновационного развития.

Программа рассматривается как существенное адресное дополнение федеральных и региональных целевых программ. Она призвана способствовать их реализации в российской провинции, содействовать тем федеральным отраслевым министерствам и ведомствам, задачи которых она сможет решать на местах. Она является главным инструментом существенного улучшения социально-экономического состояния МГР и их поддержки при выходе МГ на самодостаточный бюджет и, если возможно, - на саморазвитие. Это даст возможность не только сохранить тот или иной небольшой город, но и сделать его более привлекательным для инвестиций и более комфортабельным для жизни. У города и района появятся перспективы создания эко-культурной среды, отвечающей современным требованиям, привлекающей в него необходимых специалистов и побуждающих молодежь не покидать свою малую родину.

Таким образом, разработка и реализация Программы может рассматриваться как важный этап решения экономических и социальных проблем МГ России, имеет федеральную значимость и должна стать первоочередным приоритетом не только местных, но федеральных и региональных органов власти.

III. Характеристика и прогноз развития сложившейся проблемной ситуации в рассматриваемой сфере без использования программно-целевого метода

МГР и неразрывно связанные с ними муниципальные районы, в которых в сумме проживает около 43% населения страны, являются стратегически важной частью Российской Федерации.

Малые города, как правило, являясь районными центрами, занимают ключевое экономико-географическое положение внутри регионов, для которых особенно в условиях низкой плотности населения, они являются "опорным каркасом". Они обладают многоотраслевым хозяйственным комплексом, включая городское хозяйство, и имеют объективные предпосылки для ускоренного экономического роста (по отношению к окружающим сельским населенным пунктам).

Вместе с тем практически все основные показатели социально-экономического развития МГР, как отмечалось выше, в настоящее время значительно ниже, чем в среднем по стране.

Особенности ФЦП МГР

Рассматриваемая Программа существенно отличается от других федеральных, отраслевых и региональных целевых программ.

1. Прежде всего, ФЦП в целом должна состоять не только из мероприятий федерального масштаба, реализуемых в основном в "Центре", но для получения реальных результатов "на местах" - еще и из сотен являющихся базой ФЦП комплексных городских программ развития с

конкретными мероприятиями (проектами), выполняемыми местными исполнителями при поддержке Центра.

2. При разработке и организации управления (в первую очередь - координации) на этапе реализации должна учитываться территориальная распределенность: МГ разбросаны по всей огромной территории страны и могут находиться на расстояниях в тысячи километров друг от друга и от Центра.

3. МГ тесно, можно сказать, неразрывно связаны с муниципальным районом, в котором они находятся. Причем глава администрации МГ обязан согласовывать свои решения по развитию МГ с главой района. Кроме того, как показывает практика, если в сельских поселениях вообще не предусмотрены подразделения и специалисты по управлению развитием, то в администрации МГ ответственные за развитие есть, но они крайне редко бывают профессионально подготовленными в этой области, особенно в управлении инновациями. Тогда как подразделения в администрациях районов, как правило, достаточно квалифицированы, чтобы помогать МГ разрабатывать стратегии и программы социально-экономического развития (но редко - программы инновационного развития). Администрациям МГ требуется методическая и кадровая помощь на месте. Функции разработки программ развития МГ обычно выполняются в рамках соответствующих программ развития районов и, как правило, с поддержкой специалистов из районной администрации.

4. За развитие МО ответственность несут региональные органы власти, которые в лице 3 - 4 человек из департамента развития муниципальных образований обычно в состоянии постоянно эффективно взаимодействовать только с муниципальными районами (их в РФ 30 - 40 и более), а не с малыми городами.

Таким образом основной объект управления данной ФЦП - малый город - находится на предпоследнем четвертом уровне иерархии власти: "1) федеральный; 2) субъект федерации (регион); 3) МО муниципальный район;

4) МО малый город; 5) поселения".

Соответственно, централизованное оперативное управление реализацией программ развития МГ с федерального уровня неэффективно и практически невозможно. Необходима учитывающая специфику задач развития децентрализация, распределение функций, делегирование обязанностей, ресурсов и прав.

5 За последние 10 - 12 лет появились новые более результативные и эффективные подходы к управлению развитием. В частности, рекомендованных Правительственной комиссией Программ инновационного развития (ПИР). Имеется практический успешный опыт развития сотен российских предприятий и десятков муниципальных образований,кратно повысивших темпы социально-экономического развития за счет использования новшеств.

6. Растет активность негосударственных организаций, таких как Союз малых городов РФ, объединяющий около 500 МГР, ряда профессиональных сообществ, готовых принять участие в реализации данной Программы как на федеральном, так и на муниципальном уровне.

7. У большинства малых городов и районов появился потенциал для самостоятельного развития.

Соответственно, рассматриваемая Программа создаст в процессе ее разработки и реализации обширную базу для решения поставленной Президентом России задачи "консолидации общественных, в том числе и политических сил общества", вовлекая в этот процесс российскую провинцию и поднимая роль и значение руководителей малых городов в деле решения общегосударственных задач.

Типология малых городов для решения поставленных задач.

Учитывая существенную специфику небольших городских населенных мест и районов, Программа рассматривает их в качестве особого объекта управления. Он определяется исходя из стандартной группировки всех населенных пунктов страны в три следующих укрупненных категории

населенных мест, выделенных по таким критериям, как их роль в системах расселения, ведущие функциональные характеристики и величина:

1) сельские населенные пункты - монофункциональные, связанные в основном с сельским хозяйством деревни, села, станицы и др. поселения сельского типа в национальных субъектах Федерации;

2) малые городские населенные пункты (малые города) - как правило - монофункциональные, связанные с различными отраслями промышленного и агропромышленного производства, в том числе - с функциями местных районных внутриобластных центров в региональных системах расселения, с численностью жителей от 3 до 50 тыс. чел.;

3) большие города - полифункциональные, как правило, - промышленные города с широким спектром промышленно-производственных, научно-образовательных и социально-культурных функций центров региональных систем расселения, с численностью жителей, как правило, более 200 тыс. чел.

Исходя из изложенного, основным объектом Программы является категория небольших городских населенных пунктов (малые города) - с населением до 50 тыс. чел., имеющих статус города или поселка городского типа, а в соответствии со 131 ФЗ - статус поселения или городского округа (всего 771 МГ).

Учитывая теснейшую функциональную связь малого города - районного центра с окружающей его территорией (районом), объектом программы может являться также и район (со статусом муниципального района), особенно в тех нередких случаях, когда районной администрации переданы исполнительные функции населенного пункта - райцентра.

Для решения задач Программы определяющее значение имеет, из большого числа различных существующих классификаций населенных мест, прежде всего группировка малых городов по характеру их градообразующей базы.

В Программе выделяются следующие их основные функциональные типы:

- малые города инновационного научно-производственного профиля (инновационные территориальные кластеры, технопарки и другие формы инновационной инфраструктуры, наукограды), находящиеся, как правило, на острие научно-технического прогресса в своих отраслях и представляющие особую значимость не только для настоящей Программы, но и для страны (их более 250 и именно они могут дать основной вклад в рост высококонкурентных инновационных производств, в прирост ВВП, привлекательных рабочих мест и как следствие,- в рост уровня жизни);

- малые промышленные города, сложившиеся в основном в местах размещения филиалов и специализированных производств крупных предприятий больших городов, при предприятиях оборонной и добывающей промышленности, в том числе моногорода (их около 200, они могут дать следующий по величине вклад в рост реального сектора экономики и в темп роста ВВП и уровня жизни, в первую очередь - за счет ведущейся масштабной модернизации предприятий оборонной промышленности, включая кратный рост выпуска на новых мощностях технологиях конкурентоспособной гражданской продукции);

- малые города - местные районные и межрайонные социально-культурные центры с соответствующими предприятиями обслуживания и промышленностью в основном местного значения, модернизация которых предполагает качественное обогащение роли малых городов в реформировании территориальных агропромышленных комплексов, включая оказание специализированных услуг по распространению передового опыта, повышению квалификации кадров, финансовому обслуживанию и обеспечению доступности заемных средств, организации маркетинговой и юридической службы и т.п. (их более 150 и они могут дать основной вклад в повышение качества жизни большинства проблемных МГ, в реализацию на территориях таких поддерживающих подпрограмм ФЦП, как инновационная

малая энергетика, переработка, обеспечение квалифицированными кадрами, инновации в управлении и др.);

- малые историко-туристические города, связывающие перспективы своего развития на базе новейших технологий туристического бизнеса и рекреации в качестве центров туризма и отдыха (их около 50 и они могут существенно улучшить свой уровень и качество жизни);

- другие малые города, не попавшие в вышеперечисленные типы (около 100 - 120 из 771).

В процессе реализации Программы будут учитываться также и другие критерии, отражающие многообразие небольших городских населенных пунктов - по численности населения, экономико-географическому расположению (например, агломерации при больших городах, Дальний Восток, Севера и др.), по природно-климатическим характеристикам, транспортной доступности, возможностям и приоритетам развития, эффективности руководства территорией (регионом, муниципальным образованием), по достигнутым результатам модернизации, инновационного развития, уровню благосостояния их населения и качеству городской среды и т.п..

Выбор одной конкретной классификации из огромного числа возможных классификаций должен осуществляться не умозрительно, а из соображений оптимизации результатов ФЦП с учетом готовности МГ и других конкретных факторов.

Классификация будет выбрана после принятия Концепции ФЦП на этапе разработки ФЦП. В рассматриваемые в Программе типы МГ (около 10) войдут такие, как перечисленные выше функциональные типы, выделенные по характеру их градообразующей базы.

Типичные ключевые проблемы МГР.

- Относительно низкий уровень жизни.

- Относительно низкое качество жизни, включая доступ к услугам образования, здравоохранения, коммунального хозяйства, досуга.

- Разрыв между полномочиями по ФЗ 131 и острым дефицитом средств, практическое отсутствие бюджета развития МО.

- Низкая конкурентоспособность реального сектора экономики, высокая доля убыточных предприятий.

- Демографические проблемы, особенно - отток работоспособного населения и молодежи.

- Возрастающая необходимость модернизации и реконструкции ЖКХ.

- Недостаточная эффективность системы муниципального управления.

- Недостаточная результативность управления развитием, особенно- инновационным (как у администраций МО и СФ, так и у предприятий).

- Неэффективные межбюджетные отношения.

- Дефицит квалифицированных кадров во всех сферах деятельности, особенно - управленцев и команд, способных разработать и результативно реализовать программы и проекты инновационного развития МГ.

Отсутствие целенаправленных действий со стороны органов государственной и муниципальной власти по созданию условий для комплексного решения этих ключевых проблем приведет к ухудшению социально-экономической ситуации и увеличению отставания МГР от среднероссийского уровня.

Для эффективного решения имеющихся проблем и приоритетных задач в МГ в период до 2020 г. темпы роста основных показателей развития МГР должны опережать среднероссийские темпы примерно в 2 раза. При сохранении темпов ниже среднероссийских сложившийся разрыв будет только возрастать.

Прогноз развития для сценария без применения программно-целевых методов дается в предположении, что не будет проводиться реформа системы управления развитием, не будет выработана целостная государственная политика комплекс механизмов и законодательных актов в сфере развития МГР, не будут выделяться федеральные стартовые средства на развитие подсистем. В этом случае развитие МГ будет происходить как в соответствии

с региональными программами из средств регионального бюджета либо как ответные мероприятия на возникающие обострения социальной ситуации.

Расчет показывает, что в этом случае к 2020 году: по основным показателям уровня жизни населения отставание МГР от среднероссийского уровня будет характеризоваться заметным повышением доли населения с доходами ниже прожиточного минимума и (разрыв по отношению к среднероссийскому уровню может увеличиться в 1,8 - 1,9 раза). Для большей части МГ душевые показатели объемов производства, инвестиций в основной капитал, основных фондов и розничного товарооборота также будут наращивать разрыв с их среднероссийскими уровнями, что недопустимо..

Таким образом, сценарий развития МГР без программно-целевого управления развитием неприемлем.

IV. Возможные варианты решения проблемы

Для обеспечения решения проблемы эффективного и опережающего темпа развития экономики и социальной сферы МГР могут быть использованы следующие варианты решения проблемы.

1. Разработка эволюционного варианта Программы на основе имеющихся в МГР заделов незавершенных инвестиционных проектов развития производственной и социальной сфер.

2. Разработка Программы, основанной на системном подходе и нацеленной на конечные результаты, максимальное использование всех доступных возможностей и реализацию новых, инновационных подходов к решению финансово-экономических, организационных и технологических проблем.

3. Кроме того, известно кардинальное, если не сказать экстремальное, предложение по "решению" проблемы МГР: население переселить в крупные города, а МГ закрыть ("нет МГ - нет проблем МГ").

Первый вариант решения проблемы не предусматривает реализацию новых проектов или стратегий, предполагает продолжение реализации имеющихся незавершенных проектов, направленных на решение локальных задач, сохранение инерционной динамики развития, характеризующейся дальнейшим снижением конкурентоспособности экономики МГР, недостаточным улучшением инвестиционного климата. При таком варианте решения проблемы по проведенным расчетам средние темпы роста ВРП МГР и районов могут составить не выше 0,5%, прирост ВВП за счет реализации Программы составит около 1,5 - 2% по сравнению с базовым уровнем 2012 г.

Второй вариант решения проблемы предполагает разработку Программы по изложенным ниже принципам, направленной на повышение эффективности за счет активизации и максимального использования потенциала развития МГР, в первую очередь - инновационного, и создание условий для выхода большинства МГР на саморазвитие. В этом варианте не требуется дополнительных затрат к уже принятым бюджетным обязательствам, только перераспределение их небольшой (около 8%) части. Средний темп роста ВРП в этом варианте может составить до 10%. Это (с учетом тиражирования и по районам, и по средним городам) обеспечит прирост ВВП за счет реализации Программы около 4% (а не замедление, как сейчас, на 3%) по сравнению с базовым уровнем 2012 года.

Третий вариант. Выше отмечалось стратегически важное значение МГ для России. Их расселение приведет к трудно прогнозируемым крупным потерям из-за исчезновения большинства райцентров. При этом по предварительной оценке дополнительные затраты на переселение миллионов людей составят сотни миллиардов рублей (более 500).

С учетом наличия у подавляющего большинства МГ значительного неиспользуемого потенциала развития не следует даже ставить вопрос о расселении МГ, пока не будет сделана оценка его инновационного потенциала развития и не сделана попытка активизации и реализации этого потенциал (программа развития МГ), что и соответствует второму варианту.

Таким образом:

- наиболее эффективным является второй вариант решения проблемы, который будет взят за основу при разработке Программы - работы во всех без исключения МГ следует начать с формулировки целей развития, оценки потенциала достижения целей, особенно - инновационного потенциала изменений.

Основные принципы разработки и реализации предлагаемого варианта Программы Не "догонять" крупные города, а сразу идти на "быстрый инновационный "прорыв" и "обгон" сначала в 2014 - 2016 гг. по темпам роста, а затем в 2018 - 2020 гг. - также и по уровню жизни и ВРП на душу населения на основе системного построения целостной системы управления развитием МГР на максимально возможные конечные результаты.

Основа взаимодействия с региональными и федеральными властями - совместные партнерские усилия по достижению общих целей, баланс интересов. В частности, начать разработку и реализацию муниципальной части программы в 2015 г. целесообразно с МГ и районов регионов, соответствующих федеральным приоритетам.

Сначала активизация работы в МО по выявлению и использованию внутренних инновационных резервов, создание команды для инновационного развития, затем конкретные предложения для дополнительной региональной и федеральной поддержки.

На первом этапе предпочтительна реализация низкорисковых, малозатратных проектов развития с высокой бюджетной эффективностью.

Начать целесообразно с практической апробации методик разработки Программы на 15 - 20 пилотных МГ и районах различных типов, затем - перейти к поэтапному масштабированию (тиражированию) наиболее успешных и эффективных программно-целевых инструментов и механизмов развития МГ и районов (+100, +200, +400 МГ каждый год, начиная с 2015 г.) с реструктуризацией и переходом на саморазвитие большинства МГ и районов в 2018 - 2020 гг.

В первую очередь отрабатываются механизмы сотрудничества с координацией на общие конечные результаты всех основных (около 10) участников процесса развития, начиная с взаимодействий различных уровней государственной и муниципальной власти, включая межбюджетные отношения, и изменения (под цели Программы) законодательства.

Поддержка и ускорение активного участия общественности и населения в самоуправлении, в механизмах разработки и, главное, - в практической реализации Программ развития каждого МГ.

Приоритетные направления развития МГР (федеральный уровень ФПЦ).

I. В социальной сфере

1. Повышение результативной активности населения, профессиональных и общественных сообществ. Организация самоуправления, координация усилий участников на общий результат.

2. Привлечение и удержание молодых семей и специалистов (комплекс привлекательных условий, включающий интересную и достойно оплачиваемую работу, доступное жилье, возможность развития детей, места в детсады, досуг, патриотизм малой Родины и др.). Дает вклад как в повышение качества жизни, так и в закрепление молодых, в рождаемость, в развитие реального сектора экономики.

3. Обеспечение конституционных равных возможностей гармоничного развития детей и молодежи.

4. Качественное образование на местах.

5. Здоровье и экология.

6. Модернизация ЖКХ.

II. В реальном секторе экономики.

7. Нарращивание объемов производства на предприятиях промышленности и с/х за счет освоения достижений лучших российских и мировых практик.

8. Создание привлекательных инвестиционных площадок и размещение на них новых крупных и средних современных производств.

III. Повышение результативности и эффективности управления

9. Создание при Администрациях МО, СФ и ФЦП целостной Системы управления инновационной деятельностью территории, включая комплекс программно-целевых инструментов с повышенной бюджетной эффективностью (подсистемы управления разработкой и реализацией взаимосвязанных муниципальных, региональных и федеральной целевых программ развития МГР). Через несколько лет этот комплекс в совокупности с несколькими сотнями организаций инновационной инфраструктуры (инновационные территориальные кластеры, технопарки, инкубаторы и т.п.), с инновационными ВУЗами и др. образуют в части территориального развития регулярно функционирующую подсистему Национальной инновационной системы.

10. Создание Систем управления результативным инновационным развитием на предприятиях и в корпорациях.

11. Освоение механизмов непрерывного пополнения инновационного потенциала развития предприятий и территорий, включая механизмы мониторинга, анализа, адаптации и освоения (бенчмаркинг) лучших российских и зарубежных практик развития.

12. Целевая переподготовка управленческих команд предприятий и администраций с одновременной оценкой и активизацией их инновационного потенциала развития.

IV. Ресурсное обеспечение.

13. Заблаговременная целевая подготовка, начиная со школьного возраста, местных квалифицированных дефицитных кадров и команд, способных успешно разработать и реализовать целевые программы инновационного развития как на муниципальном, так и на региональном и федеральном уровнях. Освоение повышающего производительность и качество труда комплекса современных персонал-технологий и

организационных форм (мотивация на результат, аутсорсинг, инжиниринг и др.).

14. Обеспечение привлечения финансовых ресурсов и повышение бюджетной эффективности (включая увеличение привлечения бюджетных средств из ФЦП и РЦП, фондов и из внебюджетных источников); реализацию программы повышения инвестиционной привлекательности и привлечение частных инвестиций на предприятия и территорию; освоение современных эффективных финансовых инструментов, таких как облигационные займы, IPO, бюджетирование, ориентированное на результат; новые возможности улучшения межбюджетных отношений и т.п.

15. Эффективное использование информационных и коммуникационных ресурсов, включая автоматизацию, а в будущем - "умный город", "умное предприятие", "умную организацию".

V. Прочие результативные инициативные проекты развития с повышенной бюджетной эффективностью.

V. Ориентировочные сроки решения проблемы программно-целевым методом

Реализация Программы осуществляется с 2015 по 2020 год в три этапа.

Этап 1 (2015 - 2016). Основные цели этапа: перелом негативных тенденций и создание комплекса механизмов и законодательства, обеспечивающих целостность, результативность и бюджетную

эффективность многоуровневой системы управления развитием.

Начинается с разработки приведенных выше 15 федеральных приоритетных направлений по решению типовых ключевых проблем МГР и апробации комплекса основных инструментов и механизмов на примере разработки и реализации муниципальных программ на 15 - 20 пилотных МГ в 2015 г. и еще 100 МО первой очереди в 2016 г. (апробированные методики, макеты и порядок разработки муниципальных целевых программ приведены

в приложении 6 (не приводится)). Создается эффективная четырехуровневая структура системы управления развитием.

Завершается переломом на совокупности пилотных МО негативной тенденции к позитивной, подготовкой рабочих методик для основных типов МГ, определением еще 300 МГ второй очереди, формированием в них команд участников, их целевой командной переподготовкой с одновременной разработкой целевых программ развития МГ.

Этап 2 (2017 - 2018). Основные цели этапа: выход на устойчивое развитие с темпами роста, вдвое превосходящими среднероссийские, тиражирование результатов на районы и средние города с охватом более половины населения страны.

Продолжаются работы по реализации программ в МГ первой очереди и по ним получают первые результаты: рост на 20 - 25%. В 2017 г. начинаются работы по программам развития еще 300 МГ второй очереди, в 2017 г. - еще 350 оставшихся МГ третьей очереди. Выход на определенную целевыми установками динамику роста целевых индикаторов. Начинается тиражирование результатов на районы и средние города с охватом более половины населения страны. Вклад реализации ФЦП в прирост ВВП +6%. Возможен переход к формату Государственной программы.

Этап 3 (2019 - 2020). Полномасштабная работа. Завершается достижением конечных целей программы, включая удвоение ВРП МГР, уровня жизни и др. целевых индикаторов.

Созданы все условия (институциональные, экономические, организационные, ресурсные и др.) для устойчивого развития МГР в перспективе.

VI. Предложения по целям и задачам Программы, целевым индикаторам и показателям, позволяющим оценить ход реализации Программы по годам

Ключевой целью Программы является повышение благосостояния и качества жизни населения МГР. Достижение высокого уровня жизни населения возможно только при условии создания динамично развивающегося и конкурентоспособного реального сектора экономики, обеспечивающего высокий уровень доходов населения и доходной части бюджета МГ.

Общая формулировка цели Программы:

- Повышение уровня и улучшение качества жизни жителей МГР на основе устойчивого социально-экономического инновационного развития с темпами роста в 2 раза выше среднероссийских.

Желаемый образ (видение) будущего малого города в 2020 году:

- Динамично и инновационно развивающаяся территория, привлекательная для населения, бизнеса, туризма и инвесторов;
- Рост ВРП более чем в 2,5 раза по отношению к 2012 г.;
- Рост уровня жизни населения не ниже чем в 2 раза;
- Создана доступная социальная инфраструктура, обеспечивающая высокое качество жизни населения и его удовлетворенность;
- Целостная система управления муниципальным образованием (во взаимодействии с региональными и федеральными властями) позволяет эффективно и оперативно решать приоритетные задачи социально-экономического роста;
- Имеются доступные для всего населения возможности гармоничного развития личности, включая качественное образование "на месте", в первую очередь - для детей и молодежи;
- Обеспечена (в первую очередь из числа жителей города, района) заблаговременная целевая командная подготовка и переподготовка

квалифицированных трудовых ресурсов, способных пополнять и эффективно реализовывать инновационный потенциал развития МО во всех сферах деятельности;

- Создан комплекс условий, привлекательных для молодых (до 40 лет) семей: хорошо оплачиваемая интересная работа, собственное доступное жилье, места в детсадах, досуг и др.), обеспечивающий снижение оттока молодежи, маятниковой миграции, рост рождаемости;

- Рождаемость превысит смертность с 2017 г.;

- Администрация, муниципальные, а также большинство частных предприятий и общественных организаций активизировались и реально перешли на результативный инновационный путь развития.

Создана и регулярно работает эффективная Система управления инновационным развитием, обеспечивающая устойчивое улучшение (с темпами выше среднероссийских) социально-экономического состояния МО;

- Население, профессиональные и другие сообщества активно участвуют в самоуправлении (на уровнях подъезда, дома, района города, населенного пункта, региона), в оценке работы властей, включая предложения по улучшению их работы, а также в реализации Программы развития МО;

- Улучшены межбюджетные отношения и доходной части бюджета достаточно для выполнения возложенных на МО полномочий (обязанностей);

- С 2017 г. появится собственный самодостаточный (бездотационный) бюджет развития и МО вышло на саморазвитие.

Достижение этой цели обеспечивается путем решения следующих задач:

- развитие стратегически приоритетных направлений реального сектора экономики на территории региона, обеспечивающих высокую добавленную стоимость, высокие темпы экономического роста и занятость населения;

- повышение доступности и качества социальной инфраструктуры на

региональном и местном уровнях;

- повышение эффективности управления (государственного, муниципального, в реальном секторе экономики).

Эти задачи Программы являются составной частью общенациональной системы целей и задач, направленной на ускорение темпов социально-экономического развития страны.

Влияние реализации мероприятий Программы на темпы роста показателей социально-экономического развития МГР представлено в приложении N 4 (не приводится).

В соответствии с целью Программы в целом основными целевыми индикаторами достижения ее конечных целей являются следующие три:

- 1) уровень жизни,
- 2) качество жизни,
- 3) ВРП.

ВРП и уровень жизни рассчитываются по стандартным методикам, используемым в Администрациях СФ. Единого государственного стандарта определения качества жизни в РФ пока нет.

Для оценки промежуточных результатов решения задач и этапов реализации Программы предполагается использовать следующие целевые индикаторы второго уровня

- отношение: денежные доходы на душу населения (тыс. рублей)/прожиточный минимум (тыс. рублей);
- отношение средняя номинальная заработная плата (рублей в месяц)/прожиточный минимум (тыс. рублей);
- объем ВРП (млрд. рублей);
- количество созданных промышленных предприятий (единиц);
- доходы консолидированного бюджета МО на душу населения (тыс. рублей);
- общий объем инвестиций в основной капитал в расчете на душу населения (тыс. рублей);

- уровень безработицы (процентов);
- строительство учреждений здравоохранения (ввод койко-мест);
- строительство и реконструкция образовательных учреждений (ввод учебных мест).

Все перечисленные показатели измеримы, являются первичными, и данные по их значениям в МО имеются.

VII. Предложения по объемам и источникам финансирования Программы

Механизм финансирования мероприятий Программы будет разработан в соответствии с законодательством Российской Федерации с использованием финансовых инструментов и механизмов, включая бюджетирование, ориентированное на результат, комплексные инвестиционные планы МГ и др., повышающих бюджетную эффективность развития МГР на 25 - 30%.

На возвратное финансирование проектов в сфере промышленного производства, агропромышленного, туристско-рекреационного комплексов, включая инновации, будет направлено 92 процента средств из всех источников финансирования Программы. При этом около 90 процентов средств на финансирование Программы из внебюджетных источников будут составлять инвестиции в коммерческие высокодоходные проекты.

Поддержка развития инженерной инфраструктуры, необходимой для реализации таких инвестиционных проектов, за счет средств федерального и регионального бюджетов обеспечит приток частных инвестиций.

Реализация указанного механизма позволит привлечь на 1 рубль из средств федерального и бюджета около 1 рубля из частных инвестиций.

Реализация в рамках Программы высокорентабельных проектов обеспечит увеличение доходной части бюджетов МО и СФ. По мере увеличения бюджетной обеспеченности в результате реализации

мероприятий Программы предполагается возможность увеличения объемов софинансирования строительства объектов социальной инфраструктуры со стороны региональных бюджетов.

Общий объем финансирования Программы рассчитан в ценах соответствующих лет и составляет за 7 лет 168,6 млрд. рублей, в том числе средства федерального бюджета - 52,1 млрд. рублей, региональных - 32,2 млрд. рублей, внебюджетных источников - 84,3 млрд. рублей.

VIII. Предварительная оценка ожидаемой эффективности и результативности предлагаемого варианта решения проблемы

По предварительной оценке реализация Программы позволит:

обеспечить повышение уровня и качества жизни в МГР, приблизить уровень доходов населения к среднероссийскому уровню. Денежные доходы населения к 2020 году увеличатся в 1,9 раза по сравнению с уровнем 2012 года при росте ВРП МГР в 2,4 раза;

обеспечить рост уровня бюджетной обеспеченности, повысить налоговую базу муниципальных бюджетов, сократить уровень дотирования из бюджетов вышестоящих уровней.

Уровень доходов консолидированных бюджетов на душу населения к 2020 году увеличится в 2 раза.

обеспечить рост инвестиций в основной капитал не менее чем на 15 процентов ежегодно. Общий объем инвестиций в основной капитал в расчете на душу населения МГР увеличится в 1,8 раза.

Интегральная оценка эффективности реализации Программы будет рассчитываться посредством сопоставления предусмотренных Программой уровней целевых индикаторов и реально достигнутых результатов.

Методика расчета интегральной оценки эффективности реализации Программы будет приведена в Программе.

IX. Предложения по участию федеральных органов исполнительной власти, ответственных за формирование и реализацию Программы

Ответственность за реализацию программных мероприятий Программы, целевое и эффективное использование бюджетных средств несет государственный заказчик-координатор в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. N 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд".

Формирование мероприятий Программы и контроль за их реализацией осуществляет Министерство регионального развития Российской Федерации, выполняющее функции государственного заказчика-координатора Программы.

Текущее управление реализацией программных мероприятий и мониторинг хода выполнения Программы обеспечивают государственный заказчик-координатор, дирекция Программы и руководители муниципальных программ развития МГ и районов.

X. Предложения по государственным заказчикам и разработчикам Программы

Предлагается определить государственным заказчиком-координатором Программы - Министерство регионального развития Российской Федерации.

- разработчиком Программы - Министерство регионального развития Российской Федерации и ЗАО "РОЭЛ Консалтинг".

XI. Предложения по основным направлениям финансирования Программы

Основные средства в рамках Программы предполагается направить на:

- создание эффективных производств в агропромышленном, промышленном комплексах, индустрии туризма, включая развитие их инженерной инфраструктуры;
- повышение обеспеченности населения коммунальными услугами;
- реализацию инновационных проектов, подготовку и переподготовку квалифицированных кадров, включая инновационных.

Объемы финансирования по основным направлениям Программы представлены в приложении К (не приводится).

XII. Предложения по механизмам формирования мероприятий Программы

Перечень программных мероприятий формируется разработчиком Программы на основании предложений государственных заказчиков и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с утвержденными приоритетами и целевыми индикаторами Программы.

При формировании перечня мероприятий Программы будут соблюдены требования законодательства Российской Федерации.

Формирование начального варианта комплекса мероприятий Программы проводится при ее разработке с выделением трехлетнего и годового комплексного плана работ по развитию. После утверждения ФЦП и механизма ее реализации контроль за выполнением мероприятий Программы и корректировка перечня мероприятий осуществляется уполномоченным органом по управлению реализацией Программы. Предложения о включении новых мероприятий в план реализации ФЦП могут формулироваться как в

уполномоченном органе, так и органами местного самоуправления. Включение новых мероприятий в план реализации ФЦП осуществляется в соответствии с утвержденными методиками Министерства регионального развития для выбора производственных и инвестиционных программ.

Мониторинг выполнения программы также осуществляется по утвержденным методикам по общим и частным целевым индикаторам. Из мероприятий ФЦП особенно важными являются приведенные выше приоритетные направления и проекты.

ХIII. Предложения по формам и методам управления реализацией Программы

- Формы и методы управления реализацией Программы определяются государственным заказчиком-координатором в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

- Текущее управление реализацией Программы осуществляет государственный заказчик.

- Реализация Программы осуществляется на основе государственных контрактов (договоров) на закупку и поставку продукции для федеральных государственных нужд, заключаемых государственным заказчиком Программы с исполнителями программных мероприятий.

- Государственный заказчик вправе в соответствии с законодательством Российской Федерации передавать на договорной основе участвующим в Программе органам государственной власти субъектов Российской Федерации часть своих функций.

- Государственные заказчики Программы заключают с органами государственной власти субъектов Российской Федерации соглашения (договоры) о софинансировании в отношении строек и объектов, находящихся в их или в муниципальной собственности, в объемах, установленных Программой.

- Государственные заказчики заключают с инвесторами договоры о софинансировании инвестиционных проектов Программы, по которым за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации осуществляется финансирование развития инженерной инфраструктуры, необходимой для реализации включенных в Программу инвестиционных проектов.

- Государственный заказчик-координатор и государственные заказчики прекращают финансирование объекта в случае невыполнения инвесторами или субъектами Российской Федерации обязательств по его финансированию. Если указанные обязательства не выполняются по итогам первого полугодия, объект исключается из Программы и средства перераспределяются на другие объекты.

Мониторинг фактических результатов, сроков и затрат по подпрограммам развития малых городов на местах в МО, а также анализ "план-факт" и формирование предложений по корректировке планов работ на следующий квартал производятся ежеквартально. Подведение итогов (не только по "освоению" бюджетов затрат, но и по результатам) выполняется в июне. На основе их анализа принимается решение о целесообразности продолжения реализации соответствующей подпрограммы и Программы в целом в следующем полугодии и о перераспределении ресурсов.

Аналогично предварительное подведение итогов выполнения годового плана развития и принятие решений на всех уровнях о целесообразности продолжения части подпрограмм или всей Программы в следующем году и включению новых эффективных предложений выполняются в ноябре текущего года и включаются в план работ по развитию следующего года.

ПРИЛОЖЕНИЕ Д. (справочное)

**ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
(РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ) ГОРОДА ТУЛЫ
РАССМАТРИВАЕМОГО ПЕРИОДА
(1928- 1940 ГГ.)**

Таблица Д. 1 – список памятников регионального значения Тулы

№	ОБЪЕКТ	ФОТО	ОБОСНОВАНИЕ
1.	<p>Здание фабрики-кухни на Крестовоздвиженской площади. Архит. И. Каратыгин. 1929 -1931 гг. (ныне офис Сбербанка России)</p>	 <p>фото 2-й пол. 1930-х гг. и современный вид</p>	<p>Объект культурного наследия регионального значения согласно Постановлению Главы администрации Тульской области от 11.12.1991 г. № 71 «О дополнении к решению облисполкома от 7.06.1991 № 8–222» – «Фабрика-кухня, XX в.» адрес по постановлению: г. Тула, Челюскинцев пл., д. 1. Уточненный адрес : г. Тула, пл. Воздвиженская, д. 1 лит. А</p>
2	<p>Здание школы ФЗУ № 1 (1932 г., неизв. арх.)</p>	 <p>(Современное фото)</p>	<p>Объект культурного наследия регионального значения согласно Постановлению Главы администрации Тульской области от 11.12.1991 г. № 71 «О дополнении к решению облисполкома от 7.06.1991 № 8–222» – «Школа ФЗУ № 1, 1932 г.», Тульская область, г. Тула, Металлистов ул. д. 2а, лит. А</p>
3	<p>Поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского (1927 - 1928 гг.) Архит. К. Яковлев (ныне действующая)</p>	 <p>(Современное фото)</p>	<p>Объект культурного наследия регионального значения согласно Постановлению Главы администрации Тульской области от 11.12.1991 г. № 71 «О дополнении к решению облисполкома от 7.06.1991 № 8–222» – «Поликлиника станции Тула МКЖД» адрес: Тульская область, Тула, ул. Дм. Ульянова ул., 8 лит. А</p>

4	<p>Хирургический корпус тульской глазной больницы (1928 – 1933 гг.) Архит. К. Н. Яковлев (ныне <i>Городская поликлиника №2</i>).</p>	 <p>(Современное фото)</p>	<p>По Решению Исполнительного комитета Тульского областного Совета народных депутатов от 06.04.1978 г. № 6–171 «О дополнении к решению исполнительного комитета Тульского областного Совета депутатов трудящихся № 6-294 от 9 апреля 1969 года «Об улучшении постановки дела охраны, эксплуатации и учета памятников истории и культуры» (Прил.5 п.7) - объект культурного наследия регионального значения «Хирургический корпус Тульской глазной больницы, 1933 г.», Комсомольская ул., д. 1 лит. И</p>
5	<p>ДК металлостов. (1928 г.) Архит. П. А. Голосов (ныне <i>ДК машиностроительного завода им. В. Н. Рябикова</i>)</p>	 <p>(Современное фото)</p>	<p>По Решению Исполнительного комитета Тульского областного Совета народных депутатов от 06.04.1978 г. № 6–171 «О дополнении к решению исполнительного комитета Тульского областного Совета депутатов трудящихся № 6-294 от 9 апреля 1969 года «Об улучшении постановки дела охраны, эксплуатации и учета памятников истории и культуры» (Прил.5 п.10) - объект культурного наследия регионального значения «Дворец культуры ТОЗ», Демидовская ул., д. 52 лит. А</p>

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР ● ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР (недвижимые) 33/У-150.1
 СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА РСФСР Министерство культуры Государственная инспекция
 (наименование республиканского органа охраны)
 Адрес Тульская область, г. Тула, пл. Челюскинцев, Фабрика-кухня.
 (АССР, край, область; район, автономная обл.; национальный округ; населенный пункт)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА Фабрика-кухня Тульского треста столовых

II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. ис-ва
		3	

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА Здание построено в 1931 г.

IV. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

по первоначальному назначению	культурно-просветительные	туристско-экскурсионное	лечебно-оздоровительные	жилые поселения	устройство	не используется
+					+	

предлож. по использ. _____

V. ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

хорошее	среднее	плохое	аварийное
+	+		

VI. КАТЕГОРИЯ ОХРАНЫ

союзная	республ.	местная	не состоит
			+

наличие утвержденной охранной зоны

да	нет
	+

VII. НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

паспорт	фотографии	обмеры	реставрационные материалы
+	+	+	

место хранения документов _____

Дата составления карточки 27 октября 1975 г. М. П.

органы охраны			реставрационные мастерские		музей, архив, ИИИ
союзный	республикан.	местный	республикан.	местные	
		+			

Составитель Григорьев Иван Порфирьевич Инспектор по охране памятников Денисова С.К.
 (Ф. и. о., должность или профессия, подпись) (Ф. и. о., подпись)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА (оборотная сторона)

Фото или схематический план



Краткое описание

Здание фабрики-кухни занимает основное положе-ние на площади Челюскинцев. Основной 3-х этажный объем здания имеет угловое решение. Угловая часть здания закруглена в решена 4-х этажным объемом. Конструктив-ная схема - монолитный каркас. Наружные сте-ны кирпичные в три кирпича. Внутренние столбы железобетонные. Фундаменты бутовые. Железобетонные перекрытия из монолит-ного железобетона. Полы в основном из ке-рамической плитки. Лестницы железобетон-ные с мозаичными ступенями. Стропильная система деревянная, масляная. Кровля же-лезная. Здание оштукатурено снаружи и внут-ри. Окраска внутренних помещений масляная. Высота подвальных помещений 2,5 м., высота 1-го этажа 5,8 м., высота остальных этажей 4,20 м. Объем здания 58.000 м³. Полезная площадь 9227 м². Рабочая площадь 7 465 м².

Тула. Тип. изд-ва «Коммунар». Тир. 5000 Зак. 12840-73

Рисунок Д. 1 – учетная карточка на объект №1 (фабрика-кухня на Крестовоздвиженской пл.)

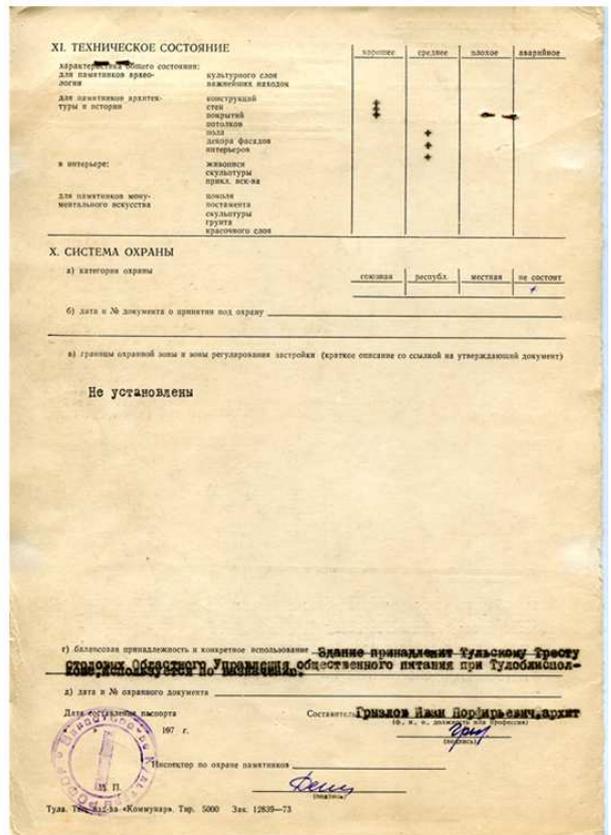
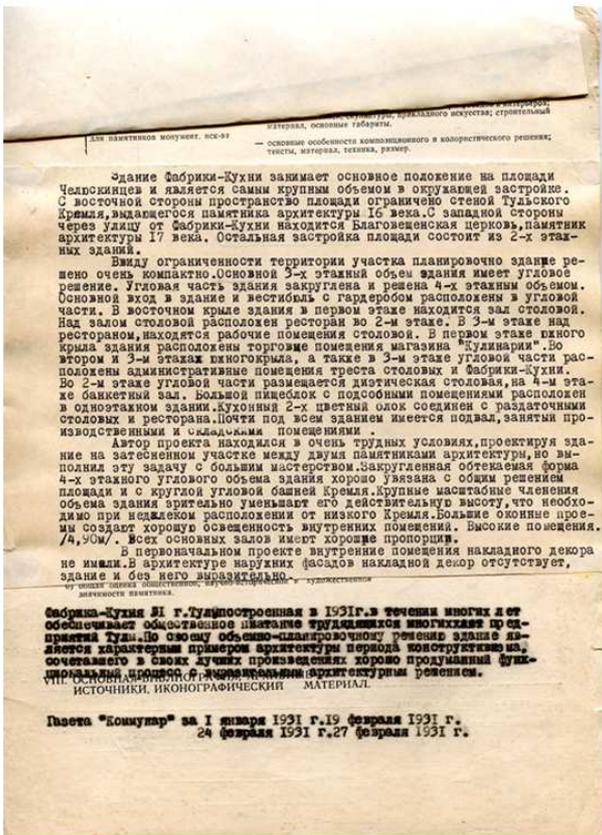
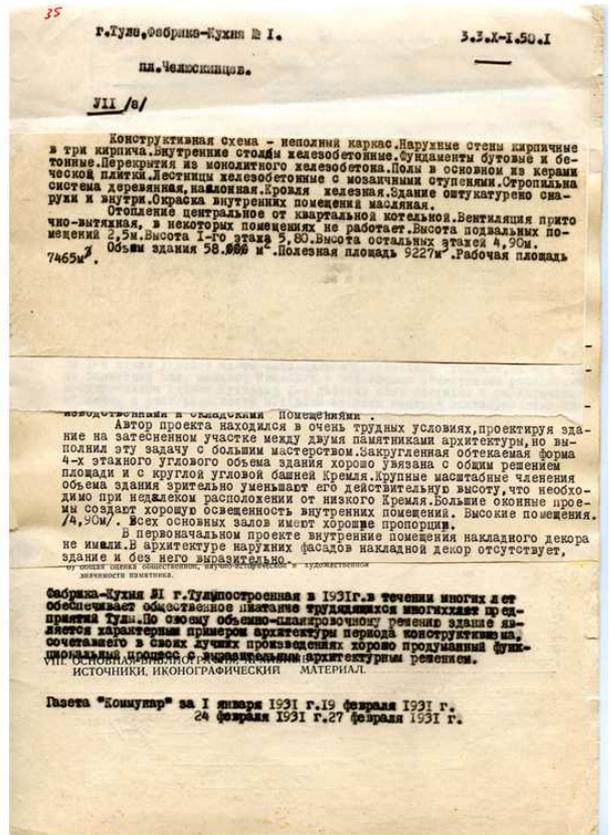
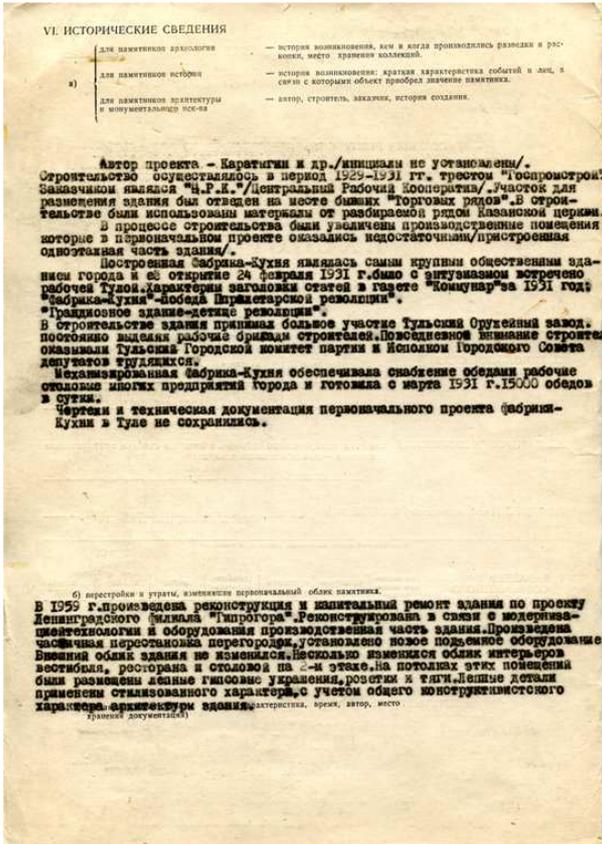


Рисунок Д. 2 – выдержки из паспорта на объект №1 (фабрика-кухня на Крестовоздвиженской пл.)

37

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР 3.3X-1.501
индекс

ПАМЯТКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР
(недвижимые)

РСФСР, Министерство культуры.
Государственная инспекция по охране памятников истории и культуры.
СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА

(наименование республиканского органа охраны памятников)

П А С П О Р Т

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА
Поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского

II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. иск-ва
---------------------	------------------	----------------------	---------------------------

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА (или дата исторического события, с которым связано возникновение памятника — для памятников истории)
Проект 1929 и строительство 1930 г.

IV. АДРЕС (место нахождения) ПАМЯТНИКА
г. Тула Привокзальный район, улица
(АССР, край, область, район, автономная обл., национальный округ; населенный пункт; пути подъезда)

V. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

первонач. назначению	культурно-просветит.	туристско-экскурсион.	лечебно-оздоровительн.	жилые помещения	хозяйственное	не используется
клуб музей, библи.			больн. санит. д/отд.		учреждение торгов. промышл. склад	

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Инвентаризационный чертёж.
Инвентаризационные чертежи подвала: 1-го и 2-го этажей.

Фото общего вида —
Фото фрагментов —
Генплан —
Обмеры: план —
 фасад —
 разрез —
Схематический план

Рисунок Д. 3 – паспорт на объект №3 (Поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского.)

VI. ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ

а) для памятника архитектуры — история возникновения, кем и когда произведена разработка и реконструкция, место хранения коллекции;

б) для памятника истории — историческое значение события и дата, связь с историческим объектом, предметом памятника;

в) для памятника архитектуры — автор, строитель, заказчик, историческое значение;

г) для памятника монументального искусства — основные особенности композиционного и художественного решения; темы, жанры, стили, школы.

Автор проекта архитектор Николай Константинович Прохоров, Проект 1929г. Открылся в 1932 г. Организаторы организации Тульская Областная И.И.Д. / Первоначальное название здания — «Полымянная Станция Тула И.И.Д. им. Ф.Э.Дзержинского». В настоящее время находится «Полымянная Тульская областная больница И.И.Д.». Проектировалось и построено здание как поликлиника с водолечебницей. В 1947 г. здание было организовано стационаром на 100 коек с палатой и столовой от отделения индивидуальных кабинетов. В 1952 г. стационар и водолечебница были перенесены в подвал, построенный на территории больницы, а на их месте размещены индивидуальные кабинеты поликлиники. В связи с переводом здания на централизованное отопление от групповой котельной больницы, в освобожденном подвале размещались хозяйственные помещения. Помещения б.утюжной /вод поддувала роторной/ сейчас занята автомашиной, которая отключена вод. об. люком.

В 1992 году проведена реставрация поддувала роторной котельной в подвале здания. Ликвидирована водолечебница и на ее месте обустраивается поликлиника. Ликвидированы участки котельной в подвальном этаже.

а) реставрационные работы (общая характеристика, время, автор, место) — работы не производились.

ОБЪЕКТ ПАМЯТНИКА

а) для памятника архитектуры — основные особенности архитектурной структуры и композиции, характер плана фасадов и интерьеров; историческое значение; стилистика; художественные особенности; стилистика; историческое значение; основные материалы;

б) для памятника монументального искусства — основные особенности композиционного и художественного решения; темы, жанры, стили, школы.

Здание 2-х этажное поликлиники расположено на территории Тульской областной больницы И.И.Д. в квартале, ограниченном ул. Дзержинского, Красноармейским проспектом, Амбулаторным проездом и ул. Демонстрации. Участок поликлиники граничит с ул. Демонстрации, на которую выходит главный вход здания. Для снижения крутого уклона территории участка были выполнены большие работы по вертикальной планировке и образована прямоугольная, с небольшим уклоном терраса, на которой построено здание поликлиники.

Симметричное в плане и объемном решении здание поликлиники имеет коридорную систему планировки. Широкие коридоры, являющиеся одновременно ожиданиями, имеют хорошую освещенность естественным светом с боковых сторон. Главный вход и вестибюль с гардеробом расположены в центральной части здания, здесь же располагается зал с респираторной в 1-м этаже. Рентгенодиагностика расположена в полуциркулярной выступе-ротонде, выходящей на дворовый участок. Две парадные, хорошо освещенные лестницы, ведут на второй этаж, где под вестибюльной частью расположено большое зал ожидания перед индивидуальными кабинетами и бухгалтерия, которая размещена в помещении надстроеной позднее ротонды. Центральная лоджия здания, в 1-м и 2-м этажах отходит четыре самостоятельных отсека, в каждом из которых расположены залы ожидания перед индивидуальными кабинетами во втором этаже. Связующими звеном для сообщения между самостоятельными отсеками являются залы ожидания в центральной части.

б) общая оценка общественной, научно-исторической и художественной ценности памятника и значение его для культуры и искусства Тулы. Архитектурно-художественное решение и качество строительных и отделочных работ находятся на высоком уровне. В градостроительном отношении здание имеет большое значение и хорошо вписывается в застройку городской улицы им. Дзержинского.

VIII. ОСНОВНАЯ БИБЛИОГРАФИЯ, АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ, ИКОНОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ

Тульская областная архив. ф. 1552, оп. 2, ед. хр. 193

37

г. Тула, Привокзальный район, ул. Д. Ульянова, д. 136. 3.3.Х-1.50.1

Поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского VII. а/

го и 2-го этажа. В здании имеется небольшая подвал, в котором ранее размещалась угольная котельная. По первоначальному проекту в лоджии и павильон отсеке здания размещалась водолечебница. В настоящее время все помещения здания заняты поликлиническими кабинетами с залами ожидания в каждом отсеке. Небольшое количество служебных и административных кабинетов расположено в 1-м и 2-м этажах.

Объемное решение очень четкое (функциональное решение плана здания подчеркнуто расширением объема на главном фасаде, с параллелью на крыше. Боковые сильно выступающие балконы на главном фасаде также увеличены парадными. Декоративных украшений на фасадах здания нет. Архитектурная выразительность здания достигнута за счет пластичного расширения общего объема и контраста между гладкой стеной и оштукатуренными проемами.

Интерьера преобладающих помещений поликлиники хорошо освещается большими окнами проемами, центральная зала ожидания имеет высоту в 5,5 м, остальные 3,5 - 4,0 м. Пространство большинства кабинетов хоронит навесного потолка, потолка и стены гладкие.

Конструктивный остов здания является продольные несущие стены, внутренние полтора, наружные в два кирпича. Фундаменты бутовые, ленточные железобетонные и чердачные перекрытия деревянные по металлическим балкам. Полы в основном из керамической плитки, 10% полов деревянные. Стропильная система деревянная. Крыша железная.

Здание оштукатурено снаружи и внутри. Отопление центральное от групповой котельной. Имеется горячее водоснабжение. Вентиляция приточно-вытяжная. Длина здания по главному фасаду 87,6 м. Полезная площадь - 2531,6 м².

XI. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

	хорошо	средне	плохо	аварийно
характеристика общего состояния:				
для памятника архитектуры	культурного слоя	✓		
для памятника истории	каменного периода	✓		
для памятника архитектуры и истории	конструкций	✓		
	стен			
	потолков			
	перекрытий			
	подвалов			
	забора фасадов			
	интерьера			
в интерьере:	жилищное			
	оформление			
	архитектуры			
	проект. решения			
для памятника монументального искусства	монумент			
	постановки			
	скульптуры			
	группы			
	художественного слоя			

X. СИСТЕМА ОХРАНЫ

а) категория охраны — охраняется

б) дата и № документа о принятии под охрану

в) границы охранной зоны и зоны регулирования застройки (краткое описание со ссылкой на утверждающий документ)

Не установлены

Здание принадлежит Тульской областной больнице И.И.Д. и охраняется по назначению.

г) принадлежность и конкретное использование

Принято Иван Порфирьевич.

Составитель: Демидова О.И.

197 г.

Инспектор по охране памятников

Рисунок Д. 4 – выдержки из паспорта на объект №3 (Поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского.)

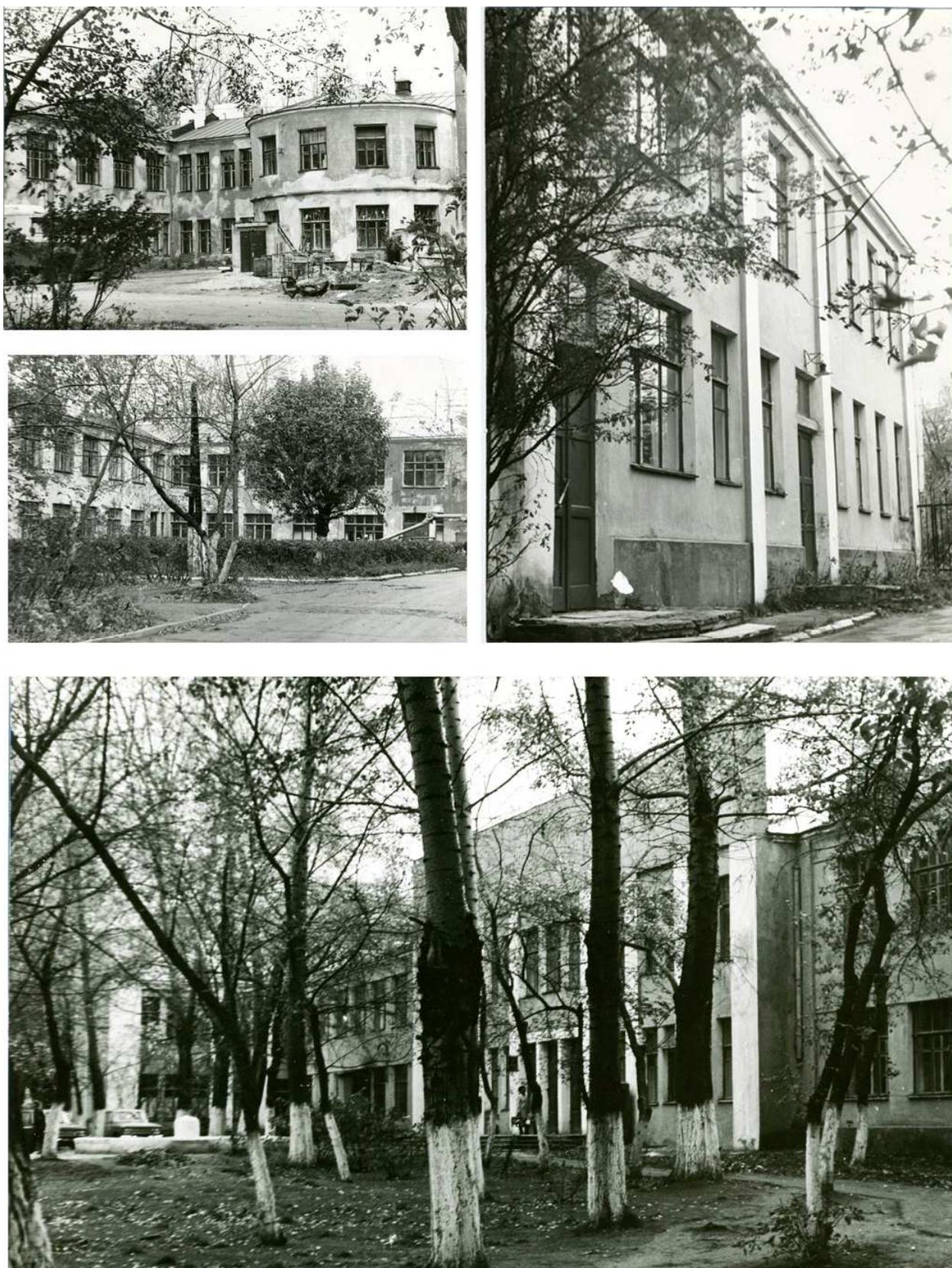


Рисунок Д. 5 – фотофиксационные материалы из паспорта на объект №3 (Поликлиника станции Тула Московско-Курской железной дороги им. Ф.Э. Дзержинского.)

32

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР

3.3.28-1.50/1
ИНДЕКС

ПАМЯТКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР
(недвижимые)

СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА Р С С С Р Министерство культуры.

~~Государственная инспекция по охране памятников истории и культуры.~~
(наименование республиканского органа охраны памятников)

П А С П О Р Т

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА Хирургический корпус Тульской Глазной больницы

II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. иск-ва
		3	

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА (или дата исторического события, с которым связано возникновение памятника — для памятников истории)

Открыт в 16 годовщину Октября. Ноябрь 1933 г.

IV. АДРЕС (местонахождение) ПАМЯТНИКА г. Тула. Зареченский район
Комсомольская I,
дрейфера 120

(АССР, край, область, район, автономная обл., национальный округ; населенный пункт; пути подъезда)

V. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

по первонач. назначению	культурно-просветит.	туристско-экскурсион.	лечебно-оздоровительн.	жилые помещения	хозяйственное	не используется
	клуб музей, библ.		больн. + санат. л/отд.		учреждение торгов. промышл. склад	

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Фото общего вида —

Фото фрагментов —

Генплан — инвентаризационный чертёж.

Обмеры: план — инвентаризационные чертежи полов:
фасад — 1-го, 2-го этажей.

разрез —

Схематический план

охранной зоны —

Рисунок Д. 6 – паспорт на объект №4 (Хирургический корпус тульской глазной больницы)

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР ● ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР (недвижимые) 3.318-1.50.1
 СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА РСФСР Министерство культуры Государственная инспекция
 Адрес г. Тула, Зареченский район, ул. Комсомольская-7 (АССР, край, область; район, автономная обл.; национальный округ; населенный пункт) ЦИИ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА Хирургический корпус Тульской глазной больницы

II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. ис-ва
		3	

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА Открыт в 16 годовщину Октября, Ноябрь 1933 г.

IV. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

по первоначальному назначению	культурно-просветительные	туристско-экскурсионное	лечебно-оздоровительные	жилищные помещения	устройство	неиспользуется
+			+			

V. ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

предлож. по исполъ.	хорошее	среднее	плохое	аварийное
			+	

VI. КАТЕГОРИЯ ОХРАНЫ

союзная	республ.	местная	не состоит
			+

наличие утвержденной охранной зоны

да	нет
	+

VII. НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

паспорт	фотографии	обмеры	реставрационные материалы
+	+	+	

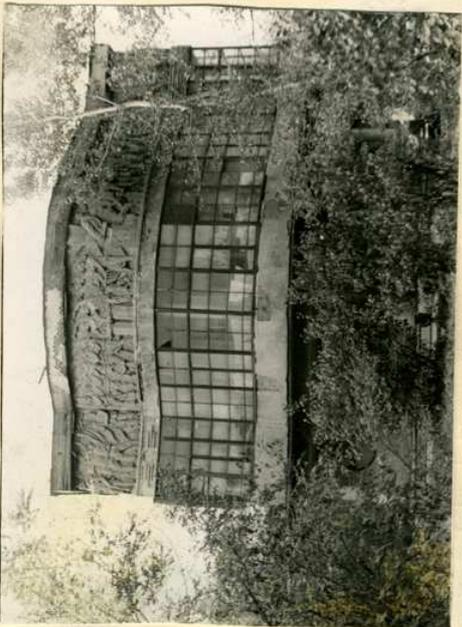
органы охраны			реставрационные мастерские		музей, архив, НИИ
союзный	республикан.	местный	республикан.	местные	
		+			

Место хранения документов
 Дата составления карточки 17 > октября 1958 г.
 М. П.
 Составитель Гризов И. Л. Инспектор по охране памятников Денисов С. А.
 (ф. и. о., должность или профессия, подпись) (ф. и. о., подпись)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА (оборотная сторона)

Краткое описание

Фото или схематический план



Двухэтажный объем здания имеет в плане ?-образную конфигурацию. Планировочная схема здания коридорная, с односторонними освещенными естественным светом коридорами-ориентальными. Главный торцовый фасад пластично расчленен закрученным выступом. Выступающий на фасаде холл второго этажа, поддерживается круглыми железобетонными колоннами в 1-м этаже и увенчан непрерывной лентой гипсового барельефа, изображающего В.И. Ленина, выступающего перед массами и сцены трудового энтузиазма масс. На западной стене восточного крыла здания также установлен небольшой барельеф. Конструктивная схема здания - несущие продольные наружные и внутренние кирпичные стены. Фундаменты ленточные, бутовые. Перекрытия деревянные. Лестницы из известняка по металлическим косякам. Стропильная система деревянная. Здание оштукатурено снаружи и внутри. Барельефы выполнены из строительного гипса и установлены на каркасе приклепленном к стенам. Обрамления барельефов деревянные, оштукатуренные. Балкон на втором этаже железобетонный по металлическим балкам. Высота здания 8,08 м. Длина крыльев по фасадам 4 м. Общая полезная пл. 1670 м².

Тула, Тип. изд-ва «Коммунар». Тир. 5000 Зак. 12840-73
 по фасадам 4 м. Общая полезная пл. 1670 м²

Рисунок Д. 8 – учетная карточка на объект №4 (Хирургический корпус тульской глазной больницы)

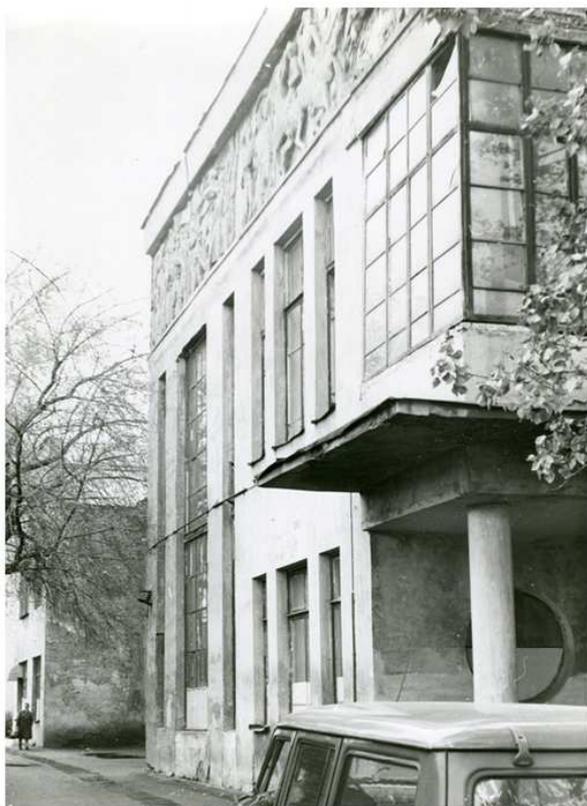


Рисунок Д. 9 – фотофиксационные материалы из паспорта на объект №4 (Хирургический корпус тульской глазной больницы)

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР

33.X-1501
индексПАМЯТКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР
(недвижимые)СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА ~~Г. Тула, Министерство культуры.~~~~Государственная инспекция по охране памятников истории и культуры.~~
(наименование республиканского органа охраны памятников)

ПАСПОРТ

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА Дворец культуры Т О ЗII. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ
ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. иск-ва
		3	

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА (или дата исторического события, с которым связано возникновение памятника — для памятников истории)

1931 г.IV. АДРЕС (местонахождение) ПАМЯТНИКА г. Тула, Зареченский район д. Поповскогодом 3 52.(улица, переулок, площадь, район, автономная обл., национальный округ; населенный пункт; пути подъезда)V. ХАРАКТЕР
СОВРЕМЕННОГО
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

по первонач. назначению	культурно-просветит.	туристско-экскурсион.	лечебно-оздоровительн.	жилые помещения	хозяйственное	не используется
*	клуб музей, библ.		больн. санит. д.отд.		учреждение торгов. промышл. склад	

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Фото общего вида —

Фото фрагментов —

Генплан —

Обмеры: план — **Инвентаризационный чертёж.**
Инвентаризационные чертежи:фасад — **подвала, 1-го и 2-го этажей.**

разрез —

Схематический план

охранной зоны —

Рисунок Д. 10 — паспорт на объект №5 (ДК металлистов)

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ СССР ● ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ СССР (недвижимые) **Д.З.Д-1.50.1**
 СОЮЗНАЯ РЕСПУБЛИКА РСФСР. Министерство культуры. Государственная инспекция
 (наименование республиканского органа охраны)
 Адрес **Тульская область г. Тула Зареченский район ул. Володарского д. 52.**
 (АССР, край, область; район, автономная обл.; национальный округ; населенный пункт)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА

I. НАИМЕНОВАНИЕ ПАМЯТНИКА **Дворец культуры Т О З**

II. ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ

памятник археологии	памятник истории	памятник архитектуры	памятник монумент. ис-ва
		3	

III. ДАТИРОВКА ПАМЯТНИКА **1931 г.**

IV. ХАРАКТЕР СОВРЕМЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

по первоначальному назначению	культурно-просветительное	туристско-экскурсионное	лечебно-оздоровительн.	жилые помещения	устройство	неиспользуется
	+					

предлож. по использ. _____

V. ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

хорошее	среднее	плохое	аварийное
	+		

VI. КАТЕГОРИЯ ОХРАНЫ

союзная	республ.	местная	не состоит
			+

наличие утвержденной охранной зоны

	да	нет
		+

VII. НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТАЦИИ

паспорт	фотографии	обмеры	реставрационные материалы
+	+	+	

место хранения документов _____

Дата составления карточки **13 октября 1972**

М. П. _____

Составитель **Гризов Иван Порфирьевич** Инспектор по охране памятников **Донисова С.В.**
 (Ф., и., о., должность или профессия, подпись) (Ф., и., о., подлинс.)

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА (оборотная сторона)

Краткое описание

Фото или схематический план



Клуб построен в Зареченском районе г. Тулы им. Володарского, Литейной и Арсенальной в плановом и объемном решении здание четко разделено на зрелищную и клубную часть имеющие самостоятельные входы и вестибюли с гардеробами. Зрительный зал с балконом вмещает 1120 чел. Клубная часть решена в самостоятельном объеме высотой 3 этажа. В клубной части, кроме комнат для кружков и административных помещений, имеется кинозал с фойе на 2-ом этаже, вместимостью 206 чел, и библиотека. Конструктивная схема здания — с продольными несущими стенами из кирпича, фундаментами ленточные бутовые. Стены облегченной кладки с заполнением торфом-сфагнумом. Перекрытия железобетонные по металлическим балкам, к нижнему поясу которых подвешаны легкий железобетонный потолок с утеплителем. Спорт зал перекрыт деревянными односкатными фермами пролетом 10,08 м. Здание оштукатурено снаружи и внутри. Здание имеет приточно-вытяжную вентиляцию. Отопление от квартальной котельной. Общая полезная площадь 45642 м². полезная площадь клубной части 2583 м².

Тула. Тип. изд-ва «Коммунар». Тир. 5000 Зак. 12840—73

Рисунок Д. 12 – учетная карточка на объект №5 (ДК металлистов)



Рисунок Д. 13 – фотофиксационные материалы из паспорта на объект №5 (ДК металлистов)



Рисунок Д. 14 – фотофиксационные материалы (продолжение) из паспорта на объект №5 (ДК металлистов)