

УДК 947 (470.341-25)

СОЦГОРОД ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА И КОНЦЕПЦИЯ ГОРОДА-САДА

Гордин А.А., Радченко Е.В.

ГОУ ВПО «Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет», Нижний Новгород, Россия (603950, Нижний Новгород, Ильинская, 65), e-mail: alexei.gordin@yandex.ru

В работе в историко-сравнительном аспекте на основе репрезентативного круга источников проанализировано влияние идей города-сада англичанина Э. Говарда на разработку проекта крупнейшего Социалистического города Горьковского автозавода, построенного в годы первых пятилеток. В концепции Соцгорода автозавода большое внимание уделялось озеленению территории автограда, парковой зоне и зеленой полосе в районе. В середине 1930-х годов часть площади Соцгорода предполагалось отвести под индивидуальное малоэтажное строительство. В послевоенное время в Социалистическом городе Горьковского автозавода возводится поселок Старых производственников, состоявший из небольших малоэтажных домов с приусадебными участками. В середине 1950-х годов на Горьковском автозаводе возникла инициатива строительства домов методом народной стройки, получившая широкое распространение в Советском Союзе. В этом контексте в развитии Соцгорода автозавода наблюдается воздействие традиции города-сада.

Ключевые слова: город-сад, социалистический город, рабочие, архитектура, Горьковский автозавод.

THE SOCIAL TOWN OF THE AUTOMOBILE PLANT AND THE CONCEPT THE TOWN-GARDEN

Gordin A.A., Radchenko E.V.

Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering (NNGASU), Nizhny Novgorod, Russia (603950, Nizhny Novgorod, 65 Ilyinskaya St.), e-mail: alexei.gordin@yandex.ru

E.Howard's ideas of the town-garden influenced the project of the greatest socialistic town of the Gorky Automobile Plant, built during the years of the first five-year plans. It was analysed in this work in historical-analytical aspect on the base of the representative sources. In the concept of the Social town of the Automobile Plant great attention was paid to the planting the Autograd territory with trees, to the green zone and the green line in the area. A part of the territory of the Social town was supposed to use for individual low-storied building in the mid-1930s. In this concept the town-garden traditions are continued in the projects of the Social town of the Automobile Plant of the mid-1930s. In post-war time in the Socialist city of Gorky Automobile Plant the settlement of Old production workers consisting of small low houses with personal plots is built. In the mid-fifties on Gorky Automobile Plant there was an initiative of construction of houses a method of the national building, widely adopted in the Soviet Union. In this context in Sotsgorod's development of automobile works influence of tradition of the garden city is observed.

Keywords: town-garden, socialistic town, works, architecture, The Gorky Automobile Plant.

В истории XX века одним из важнейших социокультурных явлений стал процесс урбанизации, во многом определивший векторы общемирового развития. Быстрый рост городов, количественные и качественные изменения, произошедшие в структуре городского населения, коснулись всех стран и регионов. Особенности общественно-политического и экономического развития Советского Союза привели к настоящему городскому буму, а лучше сказать – урбанистической революции. Если в 1850 году в России насчитывалось 7,2 % городского населения, в 1890 году – 12,5 %, то в 1987 году уже 66,0 % [19, с.378]. В течение советского периода, охватившего чуть более семидесяти лет, Россия из страны с подавляющим числом сельского населения превратилась в страну горожан. Урбанистическая революция стала одним из ключевых, магистральных процессов,

характеризующих советскую действительность. В современных условиях ускоряющейся глобальной урбанизации представляется актуальным постижение исторического опыта, связанного с эволюцией советского (российского) города.

В рамках первого пятилетнего плана планировалось развернуть широко строительство соцгородов [5, с.21]. В 1920 – нач. 1930-х годов в Советском Союзе шла активная разработка идеальной модели общественного устройства, воплотившаяся в концепции социалистического города. Архитектура начинает приобретать новый идейный смысл, формы и содержание. Возникают новые типы массового и культурно-бытового жилья: дворцы культуры, детсады, ясли, многоэтажные и малоэтажные дома для рабочих и т.д. [24, с.120]. В революционном вихре рождались грандиозные планы нового общественного устройства. «Мы живо помним, – писал Г. Зиновьев, – как в разгар событий 1920 г. на исполкоме Петроградского совета, заседавшем нарочито в мастерской Путиловского завода, тогдашний руководитель коммунального хозяйства Петрограда... тов. Михайлов – Политикус, развивал план создания городов-садов» [10, с.12]. Идея их создания возникла в конце XIX века. Почти одновременно в Германии и Англии появились две работы, посвященные идее строительства нового города. В 1896 году вышла книга немца Т. Фриша «Город будущего», а спустя два года был опубликован труд англичанина Э. Говарда «Города-сады завтрашнего дня». Из них первая оказалась почти незамеченной, а вторая привела к широкому движению по созданию целого ряда поселков [4, с.208-209]. В чем же сущность идеального города Э. Говарда? По его замыслу из общей площади лишь 1/6 часть предназначалась для городской территории, остальная же площадь отводилась под парки и сады, зеленые аллеи и бульвары, а также сельскохозяйственный пояс [4, с.209; 18, с.X]. Город-сад имел кругообразную форму с радиусом около 1 версты. Шесть бульваров пересекают город от центра к периферии. В центре разбит сад, вокруг которого располагаются общественные здания: городская дума, театр, киноконцертный зал и другие. К ним примыкает центральный парк. Далее в направлении внешнего кольца располагается Большой проспект, окаймляющий город. На этот проспект выходят жилые дома – особняки, окруженные садами. По направлению к периферии города находится Большая аллея (главный проспект), образующий зеленый пояс длиной около 5 верст, разделяющий город две зоны – внутреннюю и внешнюю. В последней размещаются фабрики, товарные склады, обращенные к окружной железной дороге. За городом идет сельскохозяйственный пояс, входящий в общий план города-сада. Общее число жителей города не должно превышать 30 000 человек, а сельскохозяйственной зоны – 2 000 человек [18, с.X; 4, с.209-212]. Главное в концепции Говарда – «город и деревня должны сочетаться воедино и от радостного единения родятся новые надежды, новая жизнь, новая цивилизация» [4, с.210-211].

«Сущность говардовской идеи города-сада заключалась также в общественном характере самоуправления и коллективном характере собственности на землю и недвижимость. Функционировать город-сад должен был на основе самоуправления жителей» [17, с.301].

Уже через год после призыва Э. Говарда возникло «Общество городов-садов», поставившее цель популяризировать идею нового города. В 1903 году в живописном месте между Лондоном и Кембриджем был создан первый в мире город-сад – Лечворт [4, с.212-213]. Кроме небольших домов-особнячков, объединенных в небольшие группы, составлявших жилую часть Лечворта, здесь был применен и особый типа дома-общезития – фаланстера («Namesgarth»), сочетавший стороны отдельного домашнего очага с удобствами хорошего клуба [4, с.214-217]. В 1904 году в Лечворте насчитывалось 400 жителей и 36 построек, а спустя десять лет в городе проживало уже 8 200 человек и располагалось 1876 построек [4, с.220]. Первый город-сад Лечворт стал образцом для «всех городов-садов, возникших после него» [4, с.220]. В начале XX века в других странах активно действовали общества по созданию городов-садов: в Швейцарии, Швеции, Италии [4, с.246].

Активное развитие идея Э. Говарда получила в России. В 1913 году в Санкт-Петербурге было создано «Русское общество городов-садов», филиалы которого проводили широкую работу в провинции [21, С.105; 16, с. 32, 49]. Удачным примером строительства в России нового типа поселков являлся пригород-сад «Царский лес» в районе Риги, «Новая Варшава» – поселок-сад около польской столицы. По проекту инженера В.В. Семенова в 36 верстах от Москвы был возведен поселок-сад Московско-Казанской железной дороги. Предместье-сад появилось и в самой Москве – на Ходынском поле [4,с.250-252] и другие. С концепцией города-сада были связаны планы широких социальных преобразований. Как отмечает С.О. Хан-Магомедов, именно этот аспект не в последнюю очередь привлек внимание архитекторов в первые годы советской власти [23, с.52].

Концепция города-сада оказалась популярной в обществе, превратившись в начале 1920-х годов «чуть ли не в официальную градостроительную доктрину» [23, с. 55]. После Гражданской войны, в 1922 году возобновило работу «Общество городов-садов» [23, с.56]. Это событие привело к градостроительной дискуссии 1922–1923 годов, развернувшейся вокруг города-сада. За развитие и широкое внедрение на практике концепции Э. Говарда выступали авторитетные архитекторы, врачи, общественные и политические деятели (В. Семенов, А. Иваницкий, Н. Марковников, Г. Бархин, Н. Семашко, И. Гельман и др.) [23, с.56]. С резкой критикой города-сада выступил архитектор Я. Райх, считавший дома-особняки символами капитализма и мещанства [23, с.62]. Несмотря на острую полемику, идея города-сада получила воплощение на практике. Они проектировались и строились кооперативными товариществами рабочих по всей стране (Вологда, Нижний Новгород, Саратов, Тверь и др.)

[23, с.67]. Еще до революции 1917 года у рабочих резиновой фабрики «Богатырь» возникла идея на кооперативной основе создать «рабочий город-сад». Но в 1914 году московский губернатор не утвердил устав рабочего товарищества. С установлением советской власти к этой идее вернулись. Рабочие фабрики, получив земельный участок и денежной ссуду от государства, в 1922 году приступили к строительству первого в стране «рабочего города-сада» – кооперативного поселка «Дружба», состоящего из двухквартирных домов с приусадебными участками [23, с. 66]. В первой половине 1920-х годов в Москве были построены жилые комплексы, состоящие из малоэтажных домов: поселок кооперативных домов «Сокол» (1923, архит. Н. Марковников, генплан – Б. М. Великовский и П. М. Нахман), рабочие поселки заводов «Красный Богатырь» (1924–1925) и «Дукс» (1924–1925, архит. Б. Вендеров) и др. [23, с.67; 16, с.100].

С началом первой пятилетки в Советском Союзе произошел отказ от идеи города-сада [15, с.267], хотя некоторые «художественно-образные и планировочные приемы практиковались в проектах и соцпоселков, и соцгородов» [14, с. 47].

Одной из крупнейших площадок в СССР по созданию нового типа города был Соцгород Нижегородского (Горьковского) автозавода. В 1929 году правительство СССР приняло решение о строительстве крупного современного автомобильного завода около Нижнего Новгорода [9, с.10-11]. В 1932 году с конвейера Горьковского автозавода сошли первые автомобили [8, с. 52-64]. «Наш завод является первым предприятием в Советском Союзе, на котором организовано массовое производство автомобилей... Новое оборудование, новая техника, новая организация производства и труда требуют от нашего рабочего большей культурности, большей дисциплинированности, большей технической подготовки, чем на других заводах со старым оборудованием», – отмечал автозаводский инженер И. М. Ашавский [3, с.10-11]. Социалистический город рассматривался в качестве идеальной системы с совершенным образом жизни людей. Все аспекты будущей урбанистической системы имели одну важнейшую цель – формирование нового типа человека и общества. «Церковь, карты, пьянство и поп – вот что было «культурным» уделом рабочего при капиталистическом строе... Нам надо превратить наш город в школу культуры, политического воспитания тысяч людей, прибывших из разных краев, городов, деревень» [3, с.15]. Как писал советский зодчий Н. Ладовский: «Жизнь давала заказы, – архитекторы выполняли» [12, с.21]. В проектах Соцгорода автозавода нашли отражение идеи города-сада Говарда.

В 1929 году началась работа по составлению проекта Соцгорода автозавода. В проектировочной программе, установленной Автостроем, Соцгород представлял собой город-коммуны с населением 25 000 человек, с дальнейшим ростом до 50 000 жителей [1,

С.24; 11, С.29]. В новом городе предполагалось обобществить ряд бытовых, повседневных сторон жизни: питание коммунаров, их культурно-бытовое обслуживание и др. [3, С.19].

В 1929–1930 годах прошел всесоюзный конкурс на проект Соцгорода автозавода. В состав жюри вошли известные советские архитекторы: А. П. Иваницкий, В. Н. Семенов, А. В. Щусев [20, С.39; 23. С.150].

Победу в конкурсе одержали работа студентов МВТУ, выполненная под руководством архитектора А.Г. Мордвинова. «В принятом к осуществлению проекте МВТУ, – отмечала газета «Автогигант», – *дом-коммуна* решен как законченный жилой комбинат общей вместимостью в 1000 чел., в который входят жилые кабины на одного человека не менее 9 кв. м.» [22]. В дальнейшем проект МВТУ был доработан [13]. «Дома-коммуны чистого вида нашли преждевременными, поэтому шестьдесят процентов всех зданий стали строить с установкой на индивидуальные квартиры» [2, С.61-62]. В проекте Соцгорода большое внимание уделялось вопросам озеленения территории. И в этом отношении Автогород правомерно назвать городом-садом. Соцгород отделялся от завода широкой полосой «зеленой зоны». В нем предполагалось два парка – малый центральный и большой. Центральная часть города – это площадь с Дворцом культуры, соединенная с парком культуры и отдыха, который «занимает большое место во всем плане города. В нем намечены: стадион, детский лагерь, целый ряд культурных предприятий, летний театр и т.п. ... Большой парк доходит до реки Оки, где запроектирована большая водная станция. Напротив ее на высоком берегу р. Оки расположен прекрасный лес, могущий служить уже теперь местом организации массовых гуляний, однодневных домов отдыха, лагерей летнего типа», – писал автозаводец И.М. Ашавский. Частью генерального плана города были овощной совхоз и молочная ферма, на расстоянии 10–15 минут езды от города [3,с.17]. На практике удалось реализовать лишь часть проекта. К середине 1930-х годов был подготовлен еще один проект Соцгорода автозавода. В «Генеральном проекте планировки Автозаводского района г. Б. Горького» (НКТП СССР ГЛАВСТОРОЙ трест «Горстройпроект», 1935 г.) наряду с многоквартирными домами отводились площади для индивидуальных домов-особнячков с приусадебным участком. Планировка районов для индивидуальной застройки предусматривала возведение одноэтажных, частично – двухэтажных деревянных двухквартирных домов на две семьи. В усадьбе, рассчитанной на семью, состоящую из 5 человек, кроме жилого дома (площадью не менее 45,0 кв.м.) предполагалось устроить хозяйственный двор, огородный участок, сарай для дров и утвари, хлев [7]. В дальнейшем в Автозаводском районе в конце 1930-х – 1940-х годах появились рабочие поселки индивидуальной малоэтажной застройки: Стахановский, Парышева, Мостострой и др. [9, с.272]. Во второй половине 1940-х годов в промышленном районе

вырос поселок Старых производственников, состоявший из небольших, рассчитанных на две семьи одноэтажных домов с приусадебными участками.

В первой половине 1950-х годов проблема с жильем в автозаводском районе г. Горького оставалась одной из наиболее острых. В 1955 году автозаводцы выступили с инициативой строить жилье своими силами. Коллектив прессового корпуса первым построил 24-квартирный дом методом «народной стройки», в его возведении принимали участие сами рабочие автозавода – будущие жильцы. Всеми строительными материалами обеспечил своих рабочих Горьковский автомобильный завод. Вскоре инициативу прессовщиков поддержали другие цеха автозавода. В 1956 году автозаводцы своими силами построили 528 квартир, в 1957 году – 1100, в 1958 году – 1800. На территории Автозаводского района вырос новый поселок – 40 лет Октября. В его создании приняли участие 32 тыс. автозаводцев. На Горьковском автозаводе был создан совет содействия жилищному строительству, который возглавил начальник прессового корпуса П. М. Чернеев. Отметим, что вскоре метод «народной стройки» получил общесоюзный характер. Почин автозаводцев получил высокую оценку на VI сессии Верховного Совета СССР четвертого созыва и в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 31 июля 1957 г. «О развитии жилищного строительства в СССР» [9, с.272-273]. В основном дома «народной стройки», возведенные в Автозаводском районе, представляли собой небольшие двухэтажные здания (примерно на 8–16 квартир). Их жители получали небольшие участки под огороды и сады, находившиеся рядом с домами. В концепции застройки территории дома «методом народной стройки» также имелись определенные черты города-сада.

Анализируя эволюцию Социалистического города автогиганта, инженер С. М. Любимов, строивший Автозавод, очень красноречиво говорит об «упущенном шансе» городов-садов: «Ошибка наших архитекторов заключается в их стремлении сократить территорию города, и тем самым удешевить дороги и всякого рода другие коммуникации путем лишения жителей земли, т.е. придомовых садов... Лет 20 назад мы поняли аморальность поселения в одной квартире нескольких семей, однако еще редко кто осознал аморальность многоквартирных жилых зданий, в которых один пишет научный труд, а другой пляшет над ним вприсядку; один хочет тишины, а другой запускает во всю силу репродуктор; когда горящие окурки из верхних лоджий летят в нижние лоджии и т.п. Если бы это было понятно раньше, то мы бы стали развивать Карповку и Монастырку, застраивая их бывшие полевые угодья усадьбами с особняками. Надо было читать «Одноэтажную Америку» Ильфа и Петрова» [13, с.8-9].

В итоге концепция города-сада в чистом виде не была использована при строительстве Социалистического города Горьковского автозавода. Однако определенное влияние на градостроительные проекты Соцгорода автогиганта она, безусловно, оказала.

Исследование выполнено при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации, соглашение №14.В37.21.0492 «Социалистический город как историко-культурный феномен советской эпохи (на материалах соцгорода Горьковского автозавода. 1930 – сер. 1960-х гг.)» в рамках федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 годы.

Список литературы

1. Автострой: анализ организации строительства Горьковского автозавода [Текст] / Б. С. Ухов, Н. Д. Аверин, Г. А. Маранс, Б. Л. Длугач; Под ред. М. В. Вавилова и др. – М.;Л., 1934.
2. Автомобильный гигант: сборник очерков [Текст] / Бригада НАПП; А. Зубков и др. – Н.Новгород: ОГИЗ, 1931. – С.61-62.
3. Ашавский, И. М. Соцгород Нижегородского автозавода [Текст] / И.М. Ашавский. – Н. Новгород, 1932.
4. Бархин, Г.Б. Рабочий дом и рабочий поселок-сад [Текст] / Г.Б. Бархин. – М.: Гос. техн. изд-во, 1922.
5. Былинкин, Н.П., Калмыкова, В.Н., Рябушин, А.В., Сергеева, Г. В. История советской архитектуры (1917–1954 гг.) / Под ред. Н. П. Былинкина и А.В. Рябушина. – М.: Стройиздат, 1985. – 256 с.
6. Всеобщая история архитектуры: В 12 т. Архитектура СССР. Т 12. Кн. 1. / Под ред. Н. В. Баранова, Н. П. Былинкина, А. В. Иконникова [и др.]. – М.: Изд-во лит. по строительству, 1975. – 756 с.
7. ГКУ ЦАНО.Ф.-Р.-2561. Оп. 2.Д.7.Л.55об.
8. Гордин, А.А. Горьковский автомобильный завод. История и современность. 1932–2012 [Текст] / А.А. Гордин. – Н. Новгород, 2012. – 320 с.
9. Горьковский автомобильный / Редкол.: И.И. Киселев, В.Я. Доброхотов, А.В. Новиков и др.; науч. ред. В.Я. Доброхотов. – М.: Мысль, 1981. – 303 с.
10. Зиновьев Г. От утопии к действительности//Г.Зиновьев [Текст] / Города социализма и социалистическая реконструкция быта. Сб. статей / Сост. Б. Лунин. – М.: Работник просвещения, 1930.
11. Крутиков, Г. К. вопросу общественно-пространственной организации поселения последовательного социалистического типа [Текст] / Г.К. Крутиков // Советская архитектура. – 1931. – № 1–2.
12. Ладовский, Н. Планировка Автостроя и Магнитогорска [Текст] / Н. Ладовский // Советская архитектура. – 1931. – № 1–2.

13. Любимов, С. М. Воспоминания и раздумья [Текст] / С. М. Любимов // Музей истории ОАО «ГАЗ». – С.6.
14. Меерович, М. Г. Идея города-сада Э. Говарда и советские рабочие поселки-сады [Текст] // М. Г. Меерович // Вестник ТГАСУ. – 2009. – № 4. – С. 46-50.
15. Меерович М.Г. Рождение Соцгорода. Градостроительная политика в СССР. 1926–1932 гг. (Концепция социалистического расселения – формирование населенных мест нового типа) [Текст] / М.Г. Меерович. – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2008. – 472 с.
16. Меерович, М. Г. Рождение и смерть города-сада: Градостроительная политика в СССР. 1917–1926 гг. (От идеи поселения-сада к советскому рабочему поселку) [Текст] / М. Г. Меерович. – Иркутск: ИрГТУ, 2008. – 340 с.
17. Меерович М.Г. Рабочие поселки-сады в послереволюционной России [Текст] / М.Г. Меерович // Архитектурное наследство / Отв. ред. И.А. Бондаренко. Вып. 49. – М.: КомКнига, 2008.
18. Мижуев, П. Г. Сады-города и жилищный вопрос в Англии [Текст] / П. Г. Мижуев. – Петроград.: Новое время, 1916. – 496 с.
19. Миронов, Б.Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начала XX в.). Т. 2. – 2-е изд. испр. [Текст] / Б.Н. Миронов. – СПб.: Изд-во «Дмитрий Буланин», 2000. – 568 с.
20. Орельская, О. В. Архитектура эпохи советского авангарда в Нижнем Новгороде [Текст] / О.В. Орельская. – Н.Новгород: Промграфика, 2005. – 192 с.
21. Ружже, В. Идеи городов-садов в России [Текст] / В. Ружже // Зарубежный и отечественный опыт в строительстве: экспресс-информ. Свод. т. Сер. «Архитектура, градостроительство и жилищно-гражданское строительство» / ВНИИНТПИ. – 2005. – Вып. 2. – 102-113 с.
22. Строим социалистический город. Результаты конкурса проектов //Автогигант. – 1930. – 31 марта.
23. Хан-Магомедов, С. О. Архитектура советского авангарда. [Текст]: В 2 ч. Ч. 2. Социальные проблемы / С. О. Хан-Магомедов. – М.: Стройиздат, 2001. – 712 с.
24. Цапенко, М. П. О реалистических основах советской архитектуры. [Текст] / М. П. Цапенко. – М.: ГИЗ по строительству и архитектуре, 1952. – 396 с.

Рецензенты:

Мельников М.В., д.и.н., профессор ФГБОУ ВПО Нижегородский государственный технический университет им. Р. Е. Алексеева (НГТУ), г. Нижний Новгород.

Курбакова Е.В., д.и.н., профессор кафедры культурологии, истории и древних языков НГЛУ,
ГОУ ВПО Нижегородский государственный лингвистический университет им. Н.А.
Добролюбова (НГЛУ), г. Нижний Новгород.