

Вадим Иосифович Коляновский (8 апреля 1873, с. Попово, Полтавская губерния – 8 декабря 1949, г. Иркутск) – российский гражданский архитектор, один из ведущих архитекторов Иркутска перед революцией. В мае 1898 года получил диплом об окончании Института гражданских инженеров (ИГИ). Работал в течение многих лет в Иркутской губернии. Выполнял проекты и постройки для населенных мест в Забайкалье, Иркутской области и других территорий. Скончался в Иркутске 8 декабря 1949 года.

Статья «Проблемы нового Иркутска» опубликована 18 января 1948 года в газете «Восточно-Сибирская правда» в порядке обсуждения.

Ключевые слова: реконструкция Иркутска; Ангарострой; рост промышленности; жилищное строительство; Свердловское предместье; мост.

Vadim Iosifovich Kolyanovsky (8 April 1873, Popovo village, Poltava province – 8 December 1949, Irkutsk) was a Russian civil architect, one of the leading architects of Irkutsk before the revolution. In May 1898 he received a diploma of graduation from the Institute of Civil Engineers (IGI). He worked for many years in Irkutsk province. He implemented projects for settlements in Transbaikalia, Irkutsk region and other territories. He died in Irkutsk on 8 December 1949.

The article "Problems of New Irkutsk" was published on 18 January 1948 in the newspaper "Vostochno-Sibirskaya Pravda" as a matter of discussion.

Keywords: reconstruction of Irkutsk; Angarostroy; industrial growth; housing construction; Sverdlovsk suburb; bridge.

Проблемы нового Иркутска / Problems of New Irkutsk

текст

Вадим Коляновский
инженер-архитектор

text

Vadim Kolyanovsky
architectural engineer



Вадим Иосифович Коляновский

Около трех столетий назад, в месте, где сливаются реки Ангара и Иркут, один из завоевателей Сибири воевода Хабаров положил начало образованию г. Иркутска.

Первые строения появились в теперешнем предместье Свердлово и состояли из острожных деревянных зданий, обнесенных частоколом. Вокруг этого острога местное и прибывающее население стало строить деревянные рубленые дома и землянки.

В это же время на правом берегу р. Ангары селились покоренные воеводой разбойничьи шайки. Со временем заселение города перешло в центральную часть теперешнего Иркутска, где был образован военный и административный центр.

Царское правительство, мало интересуясь благоустройством города, занималось только сбором податей с населения. Иркутск не имел никакой планировки, дома строились совершенно произвольно, вот почему и улицы оказались кривыми. Только во второй половине прошлого столетия местная администрация начала, правда, весьма слабо руководить отводом участков и застройкой.

Город строился без соблюдения противопожарных разрывов и много раз подвергался пожарам.

Только в 70-х годах стало заметно некоторое участие центра в застройке столицы Сибири, как раньше жители называли Иркутск. Каменные и деревянные дома строились довольно прочно, к чему особенно побуждали местные климатические условия и структура грунта.

Планирование города Иркутска началось только после Октябрьской революции. Не успела еще окрепнуть советская власть, как городское управление приступило к составлению схемы распределения территории города.

Проект схемы распределения территории Иркутска, составленный специалистами «Ленинград-проекта», был одобрен Комитетом по делам архитектуры, но до сего времени не утвержден. Этим проектом в течение последних пятнадцати лет руководствовались местные работники г. Иркутска при проведении реконструкции города.

В минувшем году закончился срок осуществления первой очереди реконструкции города. Много было проведено строительных работ, предусмотренных планом, но основное все-таки не сделано. Не закончено строительство водопровода, канализации и устройство ливневых спусков, а застройка города трех и четырехэтажными каменными домами почти не проведена. Одной из причин, тормозящих застройку новых домов, служит отсутствие свободных усадебных мест.

Неудовлетворительное проведение жилищного строительства вынудило значительно уплотнить существующие жилые дома, так как рост промышленности города вызвал большой приток населения, отчего неизмеримо возросла потребность в жилой площади. Нормы жилищной санитарии не соблюдаются.

При составлении схемы реконструкции Иркутска проектировщики ставили целью превращение старого торгового города в город промышленного значения среднего масштаба. Дальнейшую застройку предполагалось проводить вдоль правого берега р. Ангары, по направлению к озеру Байкал.

Значительный рост промышленных предприятий Иркутска за последние годы и предстоящее развитие промышленности позволяют сделать вывод, что существующий проект планировки города устарел.

Создание Ангаростроя и гидропорта, несомненно, вызовет необходимость строительства зданий и сооружений на правом берегу р. Ангары. От станции Иркутск-II будет проведена линия железной дороги к дамбе Ангаростроя. Таким образом, расширение города не может пойти по правому берегу Ангары в сторону Байкала. Продвижение по Якутскому и Александровскому трактам разделяет город зоной завода им. Куйбышева и других заводов тяжелой промышленности. Расширение в сторону р. Иркут также невозможно в связи с проводимым строительством автозавода и наличием железнодорожных линий. На западе, по направлению железнодорожной магистрали, также идет большое промышленное строительство. Таким образом, заводские строения и заводские поселки создают замкнутое мощное кольцо вокруг Иркутска.

По нашему мнению, положение реконструкции города чрезвычайно усложняется тем более, что предстоящий рост промышленности требует размещения главных административных контор, увеличения жилой площади, а также расширения торговых помещений.

Становится совершенно очевидно, что создание нового большого города как крупного промышленного и административного центра необходимо в ближайшие годы.

Для разрешения этой большой задачи автор берет на себя смелость указать направление, по которому должна пройти реконструкция Иркутска.

Нельзя совершенно отказаться от существующего города и перенести его целиком в другое место. Больших затрат потребует также выселение из города фабрик и заводов легкой промышленности. Заселенность в сторону Байкала сопряжена с большими трудностями и не обеспечит необходимой связи с железнодорожной магистралью.

Поэтому расширение города должно пойти не по правому берегу Ангары, а путем присоединения к предместью Свердлово всех площадей, включительно до села Кузьмиха и даже до станции Михалево, где это позволит уровень воды намеченного Ангаростроя. Необходимо использовать площади, занятые огородами.

Городской вокзал следовало бы разместить в конце 2-й Глазковской улицы и связать его с существующим ныне центром города главной магистралью, проходящей через острова Ангары с помощью нового моста. Острова освоить застройками красивых коттеджей и зелеными насаждениями.

Продвижение города в сторону Кузьмихи дает большие преимущества. Не потребуется ломать и сносить почти все дома старого Иркутска и заменить 4- и 3-этажными кирпичными зданиями. Гораздо легче построить дома на новом месте. Останутся на своем месте предприятия легкой промышленности и ряд мелких безвредных для населения предприятий, а также завод им. Куйбышева и все фабрики и заводы предместья Маратово. Это даст большую экономию средств.

Предлагаемая планировка создает все возможности придать будущему Иркутску красивое архитектурное оформление. Доказательством этому служит террасное расположение зданий в повышающейся Свердловской возвышенности, Ангаростроевская плотина со сливами водопадов, освоение и озеленение островов. И как Нева в Ленинграде, река Москва в столице, украсит новый Иркутск наша красавица Ангары, протекающая в самом центре города.

Таким образом, намечаемая схема реконструкции города имеет большие преимущества экономического и архитектурного характера. Необходимо срочно приступить к освоению земель Свердловского предместья, используя их для строений нового административного центра города.

Проблема нового Иркутска

Около трех столетий назад, в месте, где сливаются реки Ангары и Иркут, один из завоевателей Сибири воювавший Хабаров положил начало образованию г. Иркутска.

Первые строения появились в теперешнем предместье Свердлово и состояли из острожных деревянных зданий, обнесенных частоколом. Вокруг этого острога местное и прибывающее население стало строить деревянные рубленые дома и землянки.

В это же время на правом берегу р. Ангары селились окочневшие воюевой разбойничьи шайки. Со временем заселение города перешло в центральную часть теперешнего Иркутска, где была образована военная и административный центр.

Царское правительство, мало интересующееся благоустройством города, занималось только сбором податей с населения. Иркутск не имел никакой планировки, дома строились совершенно произвольно, вот почему и улицы оказались кривыми. Только во второй половине прошлого столетия местная администрация начала, правда, весьма слабо руководить отводом участков и застройкой. Город строился без соблюдения противопожарных разрывов и много раз подвергался пожарам.

Только в 70-х годах стало заметно некоторое участие центра в застройке столицы Сибири, как раньше жители называли Иркутск. Каменные и деревянные дома строились довольно прочно, к чему особенно побуждали местные климатические условия и структура грунта.

Планировка города Иркутска началась только после Октябрьской революции. Не успев еще окрепнуть советская власть, как городское управление приступило к составлению схемы распределения территории города.

Проект схемы распределения территории Иркутска, составленный специалистами «Ленинград-проекта», был одобрен Комитетом по делам архитектуры, но до сего времени не утвержден. Этим проектом в течение последних пятнадцати лет руководствовались местные работники г. Иркутска при проведении реконструкции города.

В минувшем году закончился срок осуществления первой очереди реконструкции города. Много было проведено строительных работ, предусмотренных планом, но основное все-таки не сделано. Не закончено строительство водопровода, канализации и устройство ливневых спусков, а застройка города трех и четырехэтажными каменными домами почти не проведена. Одной из причин, тормозящих застройку новых домов, служит отсутствие свободных земельных мест.

Неудовлетворительное проведение жилищного строительства вынудило значительно уплотнить существующие жилые дома, так как рост промышленности города вызвал большой приток населения, от чего неизменно возросла потребность в жилой площади. Нормы жилищной санитарии не соблюдаются.

При составлении схемы реконструкции Иркутска проектировщики ставили целью превращение старого торгового города в город промышленного значения среднего масштаба. Дальнейшую застройку предполагалось проводить вдоль правого берега р. Ангары, по направлению к озеру Байкалу.

Значительный рост промышленных предприятий Иркутска за последние годы и предстоящее развитие промышленности позволяют сделать вывод, что существующий проект планировки города устарел.

Создание Ангаростроя и гидропорта, несомненно, вызовет необходимость строительства зданий и сооружений на правом берегу р. Ангары. От станции Иркутск-II будет проведена линия железной дороги к дамбе Ангаростроя. Таким образом, расширение города не может пойти по правому берегу Ангары в сторону Байкала. Продвижение по Якутскому и Александровскому трактам разде-

ляет город зоной завода им. Куйбышева и других заводов тяжелой промышленности. Расширение в сторону р. Иркут также невозможно в связи с проводимым строительством автозавода и наличием железнодорожных линий. На западе, по направлению железнодорожной магистрали, также идет большое промышленное строительство. Таким образом, заводские строения и заводские поселки создают замкнутое мощное кольцо вокруг Иркутска.

По нашему мнению, положение реконструкции города чрезвычайно усложняется тем более, что предстоящий рост промышленности требует размещения главных административных контор, увеличения жилой площади, а также расширения торговых помещений.

Становится совершенно очевидным, что создание нового большого города, как крупного промышленного и административного центра, необходимо в ближайшие годы.

Для разрешения этой большой задачи автор берет на себя смелость указать направление, по которому должна пройти реконструкция Иркутска.

Нельзя совершенно отказаться от существующего города и перенести его целиком в другое место. Больших затрат потребует также выселение из города фабрик и заводов легкой промышленности. Заселенность в сторону Байкала сопряжена с большими трудностями и не обеспечит необходимой связи с железнодорожной магистралью.

Поэтому расширение города должно пойти не по правому берегу Ангары, а путем присоединения к предместью Свердлово всех площадей, включительно до села Кузьмиха и даже до станции Михалево, где это позволит уровень воды намеченного Ангаростроя. Необходимо использовать площади, занятые огородами.

Городской вокзал следовало бы разместить в конце 2-й Глазковской улицы и связать его с существующим ныне центром города главной магистралью, проходящей через острова Ангары с помощью нового моста. Острова освоить застройками красивых коттеджей и зелеными насаждениями.

Продвижение города в сторону Кузьмихи дает большие преимущества. Не потребуется ломать и сносить почти все дома старого Иркутска и заменить 4- и 3-этажными кирпичными зданиями. Гораздо легче построить дома на новом месте. Останутся на своем месте предприятия легкой промышленности и ряд мелких безвредных для населения предприятий, а также завод им. Куйбышева и все фабрики и заводы предместья Маратово. Это даст большую экономическую выгоду.

Предлагаемая планировка создает все возможности придать будущему Иркутску красивое архитектурное оформление. Доказательством этому служит террасное расположение зданий в повышающейся Свердловской возвышенности, Ангаростроевская плотина со сливами водопадов, освоение и озеленение островов. И как Нева в Ленинграде, река Москва в столице, украсит новый Иркутск наша красавица Ангары, протекающая в самом центре города.

Таким образом, намечаемая схема реконструкции города имеет большие преимущества экономического и архитектурного характера. Необходимо срочно приступить к освоению земель Свердловского предместья, используя их для строений нового административного центра города.

В. КОЛЯНОВСКИЙ,
инженер-архитектор.

От редакции: Статья архитектора Коляновского печатается в порядке обсуждения. Редакция газеты «Восточная Сибирская правда» просит архитекторов, инженеров-строителей, партийных, хозяйственных и общественных деятелей города высказаться по данному вопросу.