

Градостроительные ориентиры – это то, чем живет город, к чему ведут все основные дороги и улицы, по которым осуществляется основное движение населения. Для современного градостроительства необходимо понимать всю философскую тонкость ориентиров, рациональность их размещения на пересечении основных композиционных осей города.

Проведя анализ становления и развития г. Астрахани, можно сделать вывод, что градостроительные ориентиры являются важным элементом планировочного решения города. Изучение исторического наследия и существующей планировочной структуры позволяет сохранить сложившуюся застройку с уже сформировавшимися градостроительными акцентами. В перспективе это позволит принимать грамотные планировочные решения, не разрушая историческую среду, а усиливая существующие смысловые точки.

Список литературы

1. Всеобщая история архитектуры : в 12 т. Том I. Архитектура Древнего мира. М. : Стройиздат, 1970. 512 с.
2. Всеобщая история архитектуры : в 12 т. Том II. Архитектура античного мира (Греция и Рим). М. : Стройиздат, 1973. 712 с.
3. Всеобщая история архитектуры : в 12 т. Том VII. Западная Европа и Латинская Америка. XVII – первая половина XIX вв. М. : Стройиздат, 1969. 620 с.
4. Голикова Н. Б. Очерки по истории городов России конца XVII — начала XVIII в. М. : Изд-во МГУ, 1982. 216 с.
5. Крепость. Путешествие в Каспийскую столицу. Астрахань: ООО «Типография «Нова», 2009. 210 с.
6. Путеводитель по Астрахани. – Волгоград : Нижне-Волжское книжное изд-во, 1970. 176 с.

УДК 72

ПЕРСПЕКТИВЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ РАЙОНА СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ВЕРФИ им. С. М. КИРОВА

С. А. Березкин, Т. О. Цитман
Астраханский государственный
архитектурно-строительный университет

В статье рассматривается актуальность комплексного развития промышленной зоны в г. Астрахани – судостроительной верфи им. С. М. Кирова. На основе историко-архитектурного анализа выявлены основные рекомендации к реновации территории в постиндустриальный период.

Ключевые слова: реновация, историко-архитектурный анализ, комплексное развитие, судостроительная верфь им. С. М. Кирова, Казачий бугор.

The article considers the relevance of the complex development of the industrial zone in Astrakhan - the shipbuilding yard named after S. M. Kirov. Based on the historical and archi-

tectural analysis, the main recommendations for the renovation of the territory in the post-industrial period are revealed.

Keywords: *renovation, historical and architectural analysis, complex development, shipyard named after S. M. Kirov, the Cossack's hill.*

В последние десятилетия в крупных и крупнейших городах России стали уделять большее внимание состоянию и развитию промышленных территорий, стараясь увеличить их экономическую эффективность и социальную значимость. Появляется потребность в реновации бывших промышленных участков исторических сложившихся районов города и придании им новой функциональной задачи, актуальной для населения и благоприятной для окружающей среды. В г. Астрахани сохранилось множество территорий индустриального наследия. Одной из таких является бывшая судоверфь им. С. М. Кирова – некогда крупнейший промышленный узел Нижнего Поволжья.

Целью исследования являлось проведение комплексного анализа территории судоверфи им. С. М. Кирова для формирования современного района, интегрированного в городскую структуру и обеспеченного необходимой инфраструктурой для комфортного проживания.

Исследуемая территория находится рядом с историческим поселением, расположенным на естественной возвышенности – бэровском бугре, получившем название «Казачий». Долгое время Казачий бугор не был заселен, хотя граничил с татарским поселением Мошаик, возникшим еще в X веке. Обратили внимание на эту территорию только в середине XVIII века, когда созданная в 1737 г. Астраханская казачья команда искала себе свободное место для постоянного проживания «отдельной слободкой» [2, с. 54]. В 1750 г. бугор Сунгур (так называли его татары) стал застраиваться казаками. Поселение сначала называли Казачьим Бугром, затем Казачьей слободкой, а с 1795 г. Казачебугровской станицей. С градостроительной точки зрения все астраханские станицы в 1765–85 гг. строились по планам с регулярной планировкой, указанным архитектором. Но для Казачебугровской станицы такой план был утвержден только в 1853 г. (рис. 1).

С момента основания станица стало местом расположения административных учреждений Астраханского казачьего полка, а потом и Войска с 1817 по 1851 г. Здесь были построены: войсковая канцелярия (1784 г.) [2, с. 385], дом полкового командира [2, с. 389], лазарет (1832 г., арх. К. Деспедри) [3, с. 475], войсковое управление (1835 г.) [2, с. 386–387], станичное училище (1839 г., арх. К. Деспедри) [3, с. 305, 307–309]. В конце 1885 года штаб 1-го полка был переведен в г. Астрахань. Освободившиеся войсковые здания в 1885–1907 гг. были приспособлены под склад и оружейную мастерскую при участии архитекторов Э. Э. Крюгера и В. Б. Вальдовского-Варганека [4, с. 324–328, 331–332, 338]. Кроме того, станица являлась духовным центром всего Астраханского казачьего войска. В 1757 г. была построена деревянная церковь во имя Донской иконы Божией Матери, в

1811–16 гг. сооружена каменная Донская церковь в стиле классицизма с двухъярусной колокольней [7, с. 248, 250–251]. Каждый год все войско собиралось 19 августа в праздник главной святыни – Донской иконы Богородицы. Так сформировался административно-общественный и религиозный центр около вершины Казачьего бугра (рис. 2), окруженный жилыми кварталами с характерными домами станичников (деревянные в три окна под двускатной крышей, с парадным крыльцом).



Рис. 1. План города Астрахани с окрестностями. 1901 г. (фрагмент)



Рис. 2. Казачебугровская станица. Общий вид. 1903 г.

До настоящего времени сохранилось два общественных здания Казачебугровской станицы – войсковое управление (1835 г.) и кирпичное училище, построенное в 1914 г. Оба объекта являются памятниками архитектуры местного значения. Храм же, который являлся высотной доминантой всего поселения, был снесен в 1939 г. Таким образом, был утрачен градостроительный ориентир и акцент в исторически сложившейся застройке.

В конце XIX в. на берегу р. Большая Болда появляются механические заводы и мастерские рыбопромышленных фирм «Братья Сапожниковы» и «Иван Васильевич Беззубиков», а также акционерного общества «Океан» [1, с. 65].

После революционных событий 1918 г. основной акцент сделали на развитие предприятий, национализированных государством, из которых

был создан судоремонтный завод имени Ф. Энгельса (1934 г.) [9, с. 84], а в 1937 г. судостроительная верфь им. С. М. Кирова [8, с. 677]. Именно судоверфь стала районообразующим предприятием района.

В 1934 г. Казачий бугор был переименован в поселок имени Ф. Энгельса и включен в черту г. Астрахани в состав Микояновского района [6, с. 25]. С этого же года в поселке начинается строительство кирпичных домов для проживания рабочих завода (рис. 3).

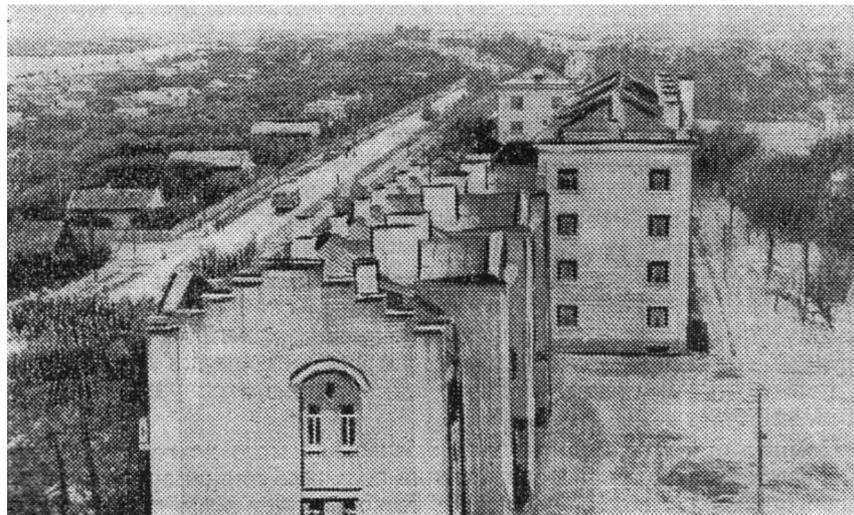


Рис. 3. Жилые дома в рабочем городке судоверфи им. С. М. Кирова

В 1938 г. был построен целый ансамбль архитектурных сооружений при входе на судоверфь им. С. М. Кирова (рис. 4). В первую очередь, это здание заводоуправления. На территории судоверфи был разбит благоустроенный сквер с памятников С. М. Кирову, декоративными вазонами для цветов и прудом.



Рис. 4. Здание заводоуправления (фотофиксация 2013 г.)

В послевоенные годы происходило наращивание производственных мощностей предприятия. В 1950–60-е гг. в Астрахани разворачивается массовое строительство благоустроенного жилья для трудящихся. Формируется комплекс новостроек в районе судоверфи им. С. М. Кирова.

К 1970 г. завершилось строительство Дома культуры судостроителей в поселке имени Ф. Энгельса [6, с. 248]. Рабочие клубы играли значительную роль в культурной жизни и просветительской деятельности рабочих окраин. При них работали многочисленные кружки и спортивные секции, имелись библиотеки. Рядом сформировался районный сад с фонтанами, скамьями и фонарным освещением. Акцентным объектом этого рекреационного пространства был архитектурно оформленный памятник В. И. Ленину.

В 70-е годы в поселке им. Ф.Энгельса началась эпоха панельного строительства. Была освоена восточная территория района и застроена 5- и 9-этажными типовыми домами с благоустроенными дворами. Рядом появились объекты социальной инфраструктуры – школа и детский сад.

Время формирования жилых и промышленных комплексов было непосредственно связано с этапами развития градообразующего предприятия. История судовой верфи им. С. М. Кирова по периодам с кратким описанием была сведена в таблицу 1.

Таблица 1

Периодизация основных этапов развития
промышленного комплекса судовой верфи им. С. М. Кирова

<i>Период</i>	<i>Историческое описание с основными датами и объектами</i>
Сер. XVIII – XIX вв.	Прибрежная территория р. Большая Болда, принадлежавшая казакам Казачебугровской станицы, использовалась как сенокосные угодья для прокорма лошадей. Основным видом хозяйственной деятельности было рыболовство
Кон. XIX – нач. XX в.	Появление первых мастерских на берегу р. Большая Болда. В 1880 г. был основан механический завод рыбопромышленной фирмы «Братья Сапожниковы». На Болдинских заводах фирмы располагались морозилка с паровым котлом, коптильня, ремонтная мастерская для ремонта паровозов, бондарный завод. Также на данной территории были созданы судоремонтные мастерские фирмы «Иван Васильевич Беззубиков» и акционерного общества «Океан» для обслуживания собственного флота
После 1918 г.	После Октябрьской революции рыбные промыслы были национализированы и находились в ведении Комиссариата по Водно-Ловецким делам Астраханского края
1920-е гг.	В 1920-е гг. в Казачебугровской станице организуется ловецкий кооператив. Организованному в 1924 году Волжско-Каспийскому Государственному рыбопромышленному тресту принадлежал ряд предприятий: механические заводы № 2, 3, 4, ранее принадлежавшие Беззубикову, Сапожниковым и акционерному обществу «Океан», а также отдельная бондарная мастерская

1930-е гг.	<p>С середины 30-х гг. начинает развиваться судостроение для оснащения рыболовецких колхозов новыми более мощными судами.</p> <p>С 1934 по 1936 г. реконструируется расположенный в районе Казачьего бугра металлзавод. В 1934 г. после реконструкции (начатой в 1925 г.) на базе судоремонтных мастерских был создан судоремонтный завод имени Фридриха Энгельса с механизированным слипом для подъема и спуска судов. В 1935 г. здесь были построены оснащенные современным оборудованием новые цехи: литейный, кузнечный, корпусный и механический, а также электроподстанция и 1-я очередь причальной линии.</p> <p>В 1934 г. на соседней территории (восточнее завода Ф. Энгельса) появляется предприятие - судовой верфь имени С. М. Кирова, на базе бывших мастерских рыбопромышленника И. В. Беззубикова после строительства новых цехов (начатого в 1929 г.).</p> <p>По приказу НКПП СССР № 795 от 15 мая 1937 г. судоремонтный завод имени Ф.Энгельса и верфь деревянного судостроения, расположенные рядом, были объединены в одно предприятие под названием судостроительной верфи им. С. М. Кирова. В результате объединения верфь стала крупнейшей судоремонтной и судостроительной базой рыбопромышленного флота Волго-Каспия. В 1938 г. было построено здание заводоуправления</p>
Кон. 1940-х – 1950-е гг.	<p>После окончания войны задача восстановления и дальнейшего развития страны стала первоочередной. 18 марта 1946 г. Верховный Совет СССР принял Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1952 гг.». В эти годы была проведена реконструкция судовой верфи им. С. М. Кирова, благодаря чему судовой верфь перешла на постройку более оснащенного и производительного серийного флота. В 1956 г. был введен в эксплуатацию вновь построенный блок судокорпусных цехов</p>
1960 – 80-е гг.	<p>Стабилизация и совершенствование производственных возможностей при плановом выпуске продукции. Благополучие районообразующего предприятия позволило улучшить жилой фонд и создать общественные и культурные пространства для отдыха и просвещения жителей</p>
1990-е гг.	<p>В 90-е гг. произошли большие изменения государственного устройства. В 1993 г. судовой верфь имени С.М. Кирова была приватизирована и преобразована в открытое акционерное общество. Оставшееся оборудование использовалось для строительства и ремонта рыбопромышленного и транспортного флота</p>

В 2000-е гг. основным местом концентрации общественных мероприятий в районе становятся образовательные учреждения и места розничной торговли. Все открытые общественные территории (городской сад, скверы) приходят в упадок. Вся территория судовой верфи перестает интенсивно использоваться после банкротства предприятия в 2008 г. В настоящее время бывшие большепролетные корпуса в основном используются как складские помещения.

Проведенный анализ показал необходимость разработки комплексного развития промышленной территории бывшей судовой верфи им. С. М. Кирова, в которой необходимо учитывать следующее:

1) многосторонний подход к развитию и рефункционализации промышленной зоны и прилегающей территории;

2) разработка новой транспортно-пешеходной структуры района с выявлением градостроительных ориентиров (восстановление исторической доминанты на вершине Казачьего бугра – Донской церкви);

3) создание локального исторического комплекса на основе сохранившегося индустриального наследия 1920-30-х гг.;

4) создание мест приложения труда и общественного пространства для отдыха и общения местного населения, культурно-массовых событий;

Таким образом, при изучении сложившейся ситуации территории судовой им. С. М. Кирова выявлена потребность формирования комфортной для жизни городской среды и интеграции данного района в городскую структуру для создания нового импульса развития в постиндустриальный период.

Список литературы

1. Астрахань в кармане. Иллюстративный альманах-ежегодник. Астрахань : Коммунист, 1925. 180 с.
2. Бирюков И. А. История Астраханского казачьего войска : в 3 ч. Ч. I. Саратов : Типография П. С. Феокритова, 1911. 727 с.
3. Бирюков И. А. История Астраханского казачьего войска : в 3 ч. Ч. II. Саратов : Типография П. С. Феокритова, 1911. 1046 с.
4. Бирюков И. А. История Астраханского казачьего войска : в 3 ч. Ч. III. Саратов : Типография П. С. Феокритова, 1911. 1158 с.
5. Музей трудовой и боевой славы судовой имени С. М. Кирова. Астрахань : Изд-во газеты «Волга», 1978.
6. На рубеже веков. К 55-летию образования Ленинского района г. Астрахани: Научно-популярное издание / А. А. Воронова, П. В. Казаков, Е. В. Казакова, С. В. Лебедев, Р. З. Умеров. Астрахань : Изд-во Астраханского гос. пед. ун-та, 2001. 276 с.
7. Игумен Иосиф (Марьян). Астрахань. Храмы и монастыри. Астрахань : Новая Линия, 2002. 272 с.
8. История Астраханского края : монография. Астрахань : Изд-во Астраханского гос. пед. ун-та, 2000. 1122 с.
9. Промышленная Астрахань. Астрахань : Изд-во газеты «Волга», 1959. 319 с.

УДК 7.01

ОСОБЕННОСТИ ПОДХОДОВ В ПОНИМАНИИ И ТОЛКОВАНИИ ПОНЯТИЯ «АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБРАЗ»

*Н. И. Бондарева, Т. П. Толпинская
Астраханский государственный
архитектурно-строительный университет*

Понятие «архитектурный образ», являясь неотъемлемой частью архитектурного объекта не имеет единого терминологического толкования. Кратко освещены некоторые подходы и взгляды в понимании и толковании архитектурного образа.

Ключевые слова: архитектура, архитектурный образ, композиционные решения и формообразование, культурологический аспект в понимании архитектурного образа.