

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И УРБАНИСТИКА

Научная статья

УДК/UDC 711.03(571.65-25)"193/195"

DOI: 10.24412/1998-4839-2024-3-236-262

Ансамбль Колымского шоссе в преемственном развитии планировочной структуры Магадана 1936-1957 года**Ирина Марковна Долинская¹**Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
idolinskaya@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена ретроспективному анализу генеральных планов, схем и проектов планировки Магадана середины 1930-х – конца 1950-х годов, определению градостроительно и композиционно значимых узлов, позволяющих рассматривать город в границах опорного чертежа генплана 1957 года, как город-ансамбль, степень реализации и сохранности застройки которого дает возможность ему претендовать на статус исторического поселения. Кроме того, ансамбль застройки Колымского шоссе (современного проспекта Ленина) и прилегающих кварталов проспекта Карла Маркса и площади Горького могут рассматриваться как выявленный объект культурного наследия. В тексте идентифицировано, подробно проанализировано и описано единственное сохранившееся изображение генерального плана города 1935-1936 года. Часть графических материалов публикуется впервые.

Ключевые слова: Магадан, Государственный трест «Дальстрой», институт «Колымпроект», проект Нового Магадана, ансамбль застройки Колымского шоссе, город-ансамбль, градостроительная конструкция города, достопримечательное место, историческое поселение

Для цитирования: Долинская И.М. Ансамбль Колымского шоссе в преемственном развитии планировочной структуры Магадана 1936-1957 года // Architecture and Modern Information Technologies. 2024. №3(68). С. 236-262. URL: https://marhi.ru/AMIT/2024/3kvart24/PDF/15_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2024-3-236-262

TOWN-PLANNING AND URBAN DESIGN STUDIES

Original article

The Kolyma highway ensemble in the continuous development of the 1936-1957 years Magadan planning structure**Irina M. Dolinskaia¹**Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow, Russia
idolinskaya@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the mid-1930s – late 1950s Magadan general plans, schemes and planning projects retrospective analysis, the urban planning and compositionally significant nodes definition, that allow us to consider the city within the reference drawing of the 1957 general plan boundaries, as a city-ensemble, the degree of implementation and preservation development of which gives him an opportunity to claim the historical settlement status. In addition, the building ensemble of the Kolyma Highway (modern Lenin Prospect) and the Karl Marx Prospect and Gorky Square adjacent quarters can be considered as an identified object of cultural heritage. The text

¹ © Долинская И.М., 2024

identifies, analyzes in detail and describes the only city general plan of the 1935-1936 surviving image. Some of the graphic materials are published for the first time.

Keywords: Magadan, State Trust «Dalstroy», Institute «Kolymproekt», the New Magadan project, the Kolyma highway building ensemble, the city-ensemble, city urban planning construct, noteworthy place, historical location

For citation: Dolinskaia I.M. The Kolyma highway ensemble in the continuous development of the 1936-1957 years Magadan planning structure. Architecture and Modern Information Technologies, 2024, no. 3(68), pp. 236-262. Available at:

https://marhi.ru/AMIT/2024/3kvart24/PDF/15_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2024-3-236-262

Первое упоминание необходимости создания документов территориального планирования поселка Нагаево и превращения его в город Магадан датируется 3 июля 1935 года. Именно тогда был подписан приказ, которым для проведения полной планировки «г. Магадан-Нагаево» предписывалось «укомплектовать полевую съёмочно-геодезическую партию» и «произвести съёмку территории района г. Магадан-Нагаево в соответствии с требованиями инструкции Госплана 1933 г. по съёмке городов...»². Через несколько дней руководство Государственного треста «Дальстрой» поручило сотрудникам строительного управления разработку генерального плана города³. Меньше, чем через год – 10 апреля 1936 года «генерально-перспективный» план города был утвержден, а управляющему стройконторы Управления комендатуры «Дальстроя» А.А. Юрьевичу⁴ предоставлены права стройконтроля и городского архитектора⁵.

Проектом этого генплана на 1936 год было предусмотрено строительство: «4-хэтажного кирпичного жилого дома; хлебозавода, производительностью до 30 тонн хлеба в сутки; фабрики-кухни с ежедневной пропускной способностью до 5 000 рационов; клуба НКВД, клуба ВОХР, 4-хэтажного здания средней школы, 2-хэтажного здания погранотряда, лечебных зданий, коммунальных и складских построек»⁶. Об этом регулярно писали местные газеты.

О том, какая градостроительная конструкция была заложена в проект города, можно судить только по его единственному сохранившемуся изображению. На фотографии первого директора Государственного треста по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы «Дальстрой» Эдуарда Петровича Берзина (Берзиньша), сделанной в те годы в его рабочем кабинете (рис. 1). На фото «знаменитый латышский стрелок» сидит за письменным столом на фоне схемы генерального плана нового города. С большой долей вероятности можно предположить, что он – выпускник Берлинского королевского художественного училища, в 1912-1914 году получивший там художественное (архитектурно-художественное – ?) образование⁷, был не только тем, кто отвечал за строительство города, но одним из авторов первой схемы его планировки.

² ГАМО, ф. р-23сс, оп. 1, д. 15, л. 17 [9:70] // Цит. по: Глущенко А.Г. Колымский хронограф. 1935. // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-01.shtml#1935 (дата обращения: 17.12.2023).

³ История и культура народов Севера Дальнего Востока // Труды / Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт; Вып. 17. Москва: Наука, 1967. С. 143.

⁴ Идентифицировать и персонифицировать А.А. Юрьевича по информации, доступной в открытых источниках не удалось: ни в архивных документах, ни в печати его имя больше не упоминается.

⁵ Глущенко А.Г. Указ. соч.

⁶ Фотокопия приказа по Государственному тресту «Дальстрой» № 108; ГАМО, ф. р-23сс, оп. 1, д. 18, л. 12 [9:220]; [9:76] // Цит. по: Глущенко А.Г. Колымский хронограф. 1936 // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-01.shtml#1936 (дата обращения: 17.12.2023).

⁷ Гурин А. Эдуард Берзинь. Латышский стрелок, который создавал ГУЛАГ // Baltnews.lv. Архив авторов. 7 февраля 2019. URL:



Рис. 1. Первый директор Государственного треста по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы «Дальстрой» Э.П. Берзин в своем рабочем кабинете на фоне схемы генерального плана Магадана. Фото 1935-1936 года из архива В. Образцова

В конце 1937 – начале 1938 архитектор Д.А. Межибовский⁸ попытался превратить эту схему в «проект генеральной реконструкции города», рассчитанный на 10 лет – с 1938 по 1948 год. Или, как писала газета «Советская Колыма», – в «схему Нового Магадана», в которой: «Промышленная зона четко отделена от жилой и административной. <...> Кварталы будут комплексными: жилые, [участки], отведенные под детские учреждения, школы, клуб»⁹. Появление проекта «генеральной реконструкции» еще недостроенного города свидетельствует о том, что Магадану, точно так же, как и построенным до него городам Первой пятилетки, и как тем, что строились одновременно с ним, предстоял этап социалистической идеализации. В соответствии с постановлениями 1932 года, индустриальный соцгород необходимо было превратить в репрезентативный город-ансамбль «страны коммунистического завтра» [3, 5].

Межибовский до Магадана работал в мастерской А.В. Щусева и в 1930 году участвовал в проектировании Дома правительства Узбекской ССР в Самарканде¹⁰. То есть, ценность ансамблевого подхода в архитектуре понимал, и опыт работы с целостными визуально и социально значимыми городскими ансамблями, безусловно, имел.

https://web.archive.org/web/20190528150138/https://baltnews.lv/authors/20190207/1022713571/eduard_berzin-latyshskiy-strelok-kotoryy-sozdal-gulag.html (дата обращения: 12.10.2021).

⁸ Межибовский Давид Абрамович (годы жизни неизвестны; имя и отчество определены по публикациям его рисунков в социальной сети ВКонтакте). В Иллюстрированном приложении к «Строительной газете» № 12 за 1940 год в разделе «Новые работы архитекторов» на стр. 4 опубликованы две его работы: Большая лыжная база Парка культуры и отдыха им. Сталина в Москве (проект фасада) и Башня Симонова монастыря в Москве (рисунок) // ЦНТБ СиА ФБУ «РосСтройКонтроль». URL: <https://lib.cntb-sa.ru/node/2222> (дата обращения: 03.01.2024). Известен также его рисунок «Вид части стены Симонова монастыря близ Москвы» 1935 года // Андрей Кондрашов. 21 авг. 2022. ВКонтакте. Социальная сеть. URL: https://vk.com/wall625218113_4018?ysclid=lqxsphz1hr415553049 (дата обращения: 03.01.2024).

⁹ Межибовский Д. Контуры Нового Магадана // Советская Колыма – 18 января 1938 // Цит. по: Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 1. 1648-1941 гг. // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-01.shtml#1938 (дата обращения: 10.10.2021).

¹⁰ Жизнь и деятельность архитектора Щусева. В угоду честолюбию и наживе. Из писем в редакцию // Архитектурная газета. Москва: 1937. №64(208), 12 сентября. С. 4 // Цит. по: Вопросы истории. Щусев в 1937 // Живой Журнал. Блог-платформа. 18.12.2016. URL: <https://ru-history.livejournal.com/4696514.html> (дата обращения: 03.01.2024).

Судя по тексту газетной публикации, в проекте Нового Магадана¹¹ анонсировалась одна важная композиционно значимая идея: «Авторы схемы придают очень большое значение реке Магаданке, вдоль которой будет направлен рост нового города»¹². То есть, город, несмотря на несформированность ансамбля центральных улиц, уже определивший вектор своего развития с юго-запада – от берега бухты Нагаева – на северо-восток, и начавший группироваться вдоль трассы «Колыма», называвшейся в его границах сначала Колымским шоссе, а после 1951 года – проспектом Ленина¹³, должен был сменить направление и развиваться вдоль русла реки – с северо-запада на юго-восток – вдоль современной Речной улицы в сторону бухты Гертнера¹⁴. Идея была правильной: единственный наземный транспортный коридор, связывавший, и связывающий по сей день Магадан с центром страны, и принимавший на себя весь поток грузового и транзитного транспорта, двигающегося из порта в город и дальше – за его пределы и наоборот, переставал быть его главной улицей. Роль центральной композиционной оси ансамбля Нового Магадана отводилась реке и ее набережным.

Но этого не произошло. Схема принята не была. Ее доработку передали проектному отделу треста «Дальстрой». В результате, Магадан, заявленный как «город будущего с большой перспективой роста»¹⁵, продолжил строиться вдоль Колымского шоссе, игнорируя реку, и практически все территории, которые находились северо-восточнее нее. И несмотря на то, что в конце 1970-х, в соответствии с генпланом 1961 года, автомобильный поток, идущий в порт и в город, был переброшен на параллельную проспекту Ленина Транспортную улицу, Магадан по сей день продолжает развиваться с юго-запада на северо-восток, втягивая в свои границы поселки, лежащие вдоль федеральной автомобильной дороги Р504 «Колыма».

После неудач согласования генплана, доработанного под руководством Межибовского, осенью 1938 года проектный отдел «Дальстроя», которому была поручена «корректировка схемы генерального плана строительства Магадана с расчетной численностью населения 45 тысяч человек», был отдан в отдел капитального строительства Главного управления строительства Дальнего Севера, реорганизованный в 1940 году в «Колымпромпроект». «Развитие центральной части города предусматривалось по Колымскому шоссе, улицам Транзитной (впоследствии – Парковой), Сталина, Советской и др. Одновременно был сделан план развития инженерных сетей»¹⁶.

Материалы генерального плана Магадана 1939 года, созданного в новом отделе уже под руководством архитектора Ю.М. Миронова¹⁷, и утвержденного Техническим советом Государственного треста «Дальстрой»¹⁸, точно также, как и предшествовавший ему проект

¹¹ Графические материалы проекта на момент написания статьи в открытом доступе отсутствуют.

¹² Межибовский Д.А. – Указ. соч.

¹³ Улицы нашего города: Проспект Ленина // Моя Родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/prospekt-lenina/> (дата обращения: 17.10.2023).

¹⁴ Кириенко П. Магадан через 10 лет // Советская Колыма – 17 октября 1938 // Цит. по: Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 1. 1648-1941 // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-01.shtml#1938 (дата обращения: 10.10.2021).

¹⁵ Лукин И.И. Первостроители. Из истории строительства на крайнем северо-востоке СССР – Магаданское книжное издательство, 1987. С. 48.

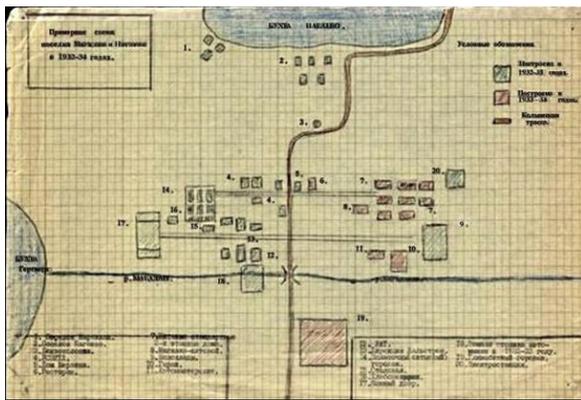
¹⁶ История и культура народов Севера Дальнего Востока // Труды / Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт; Вып. 17. Москва: Наука, 1967. С. 144.

¹⁷ Идентифицировать и персонифицировать Ю.М. Миронова по информации, доступной в открытых источниках, в процессе подготовки публикации не удалось. Известно, что он прибыл в Магадан в 1935 году вместе с архитектором Н.Н. Юргенсоном // Информация приведена по: Иванова А.П. Дальневосточный имперский проект: Магадан – забытая столица «Дальстроя» // Вестник Томского государственного университета. Архитектура и дизайн. 2008. № 3(10). С. 224 [в списках выпускников ВХУТЕМАСа, ВХУТЕИНа или МАИ 1923-1934 года Ю.М. Миронова нет].

¹⁸ Лукин И.И. Указ. соч. С. 49.

Межибовского, назначенного к этому моменту городским архитектором, не сохранились. О том, что с градостроительной точки зрения представлял собой город, начинавшийся в 1929 году с Восточно-Эвенской культбазы на берегу бухты Нагаева и «карча» – раскорчеванной просеки, ведущей к реке Магаданке (рис. 2а,б), в момент создания Мироновым своего варианта генплана, можно судить по аэрофотосъемке, сделанной летом 1939 года (рис. 3). Судя по всему, именно Миронов, сумел обеспечить преемственное развитие планировочной структуры города, оценив то, каким изначально был задуман его ансамбль.

Трасса «Колыма», пересекающая город на две части, уже четко читается как главная ось системы его центральных улиц, но прилегающая к ней застройка еще не имеет композиционных признаков ансамблевости: большинство кварталов вообще не реагирует на мощную внутригородскую артерию. Это – характерный прием, свойственный начальному этапу строительства новых советских соцгородов второй половины 1920-х – 1931 года с использованием строчной застройки. Точно также в эти годы строились первые кварталы, например, Бобриков, Хибиногорска, Красноуральска и многих других рабочих поселков и городов [3, 5]. При этом, на фотографии Магадана, сделанной с воздуха, видно, что узловые точки будущего центра уже сформированы и разбит существующий и сегодня, спроектированный инженером-архитектором В.А. Бурдуковым¹⁹, городской Парк культуры и отдыха «им. Наркома НКВД тов. Ягоды», получивший впоследствии имя Горького (рис. 4) – облагороженный участок дикой тайги площадью 80 000 м², сохраненной в черте города, и открытый 6 июля 1935 как «место культурного отдыха и физического воспитания»²⁰. За 4 года до того, как поселок Магадан (Нагаево) получил статус города.

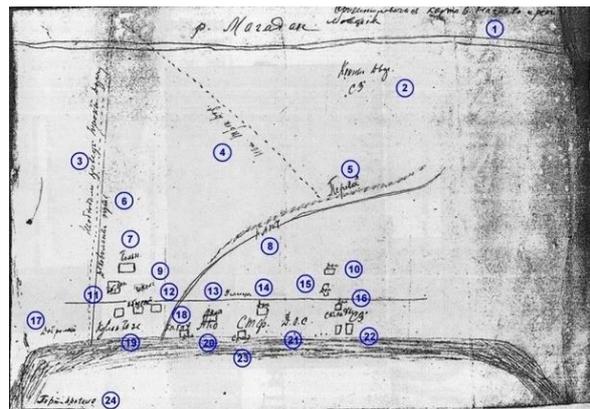


«Примерная схема поселка Магадан и Нагаево в 1932-34 годах, автор неизвестен (надписи частично реконструированы).

Предполагаемая расшифровка легенды:

- | | | |
|----------------------|--|---|
| 1. Поселок Марчекан. | 7. Начатье (?) стандартные 2-х этажные дома. | 12. УАТ. |
| 2. Поселок Нагаево. | 8. Магазин-аптека. | 13. Дирекция Дальстрой. |
| 3. Бензозаправка. | 9. Базисклады. | 14. Палаточный (ситцевый) городок. |
| 4. ЛО №11. (?) | 10. Гарраж. | 15. Столовая. |
| 5. Дом Борина. | 11. ...мастерские. | 16. ... гараж. |
| 6. Ресторан. | | 17. Конный двор. |
| | | 18. Зимняя стоянка автомашины в 1932-33 году. |
| | | 19. Глинобитный городок. |
| | | 20. Электростанция. |

а)



Расшифрованные обозначения на схеме:

- | | | |
|---|--|---|
| 1 – Текст: «Ориентирующая карта б. Нагаева и реки Магадан». | 8 – «Карча» – раскорчеванная просека. | 18 – Дом контрольного пункта ГПУ. |
| 2 – Конный двор «Союззолота». | 9 – Школа ВЭКБ. | 19 – Территория ВЭКБ. |
| 3 – Текст: «Необходимо проведение тракторной дороги». | 10, 15, 16 – Дома «Союззолота». | 20 – Склад эшеченного Камчатского общества (АКО). |
| 4 – Текст: «Намеченная тракторная дорога». | 11 – Интернат ВЭКБ. | 21 – «Даль-октосов» (ДОС). |
| 5 – Перевал. | 12 – Общежития ВЭКБ. | 22 – Склады «Союззолота». |
| 6 – Декавилный путь. | 13 – Улица (предположительно, будущая Приморская). | 23 – Склад «Советоргфлота». |
| 7 – Больница Восточно-Эвенской культбазы (ВЭКБ). | 14 – Дом «Советоргфлота». | 24 – Порт-причалы. |
| | 17 – «Добролет». | |

б)

Рис. 2. Первые известные схемы планировки поселка Магадан (Нагаево). Печатные аннотации А.Г. Глуценко (?): а) примерная схема поселка Магадан и Нагаева в 1932-1934 годах. Автор неизвестен. Из коллекции А. Рутковского; б) схема первых построек в Нагаево и проложенной к Магаданке просеки (карча), начало 1930-х гг. Автор неизвестен

¹⁹ Идентифицировать и персонифицировать инженера-архитектора В.А. Бурдукова по информации, доступной в открытых источниках в процессе подготовки публикации не удалось.

²⁰ Городской парк. Историческая справка // МАУК г. Магадана «Городской парк». URL: <https://parkmagadan.ru/history/107-istoricheskaya-spravka.html> (дата обращения: 24.09.2022).



Рис. 3. Магадан. Аэрофотосъемка. Лето 1939 год (изображение повернуто почти на 90° против часовой стрелки по отношению к реальному направлению Колымского шоссе)



а)



б)

Рис. 4. Магадан. Парк культуры и отдыха. Проспект Ленина (бывш. Колымского шоссе), д. 21а: а) вход в Городской Парк культуры и отдыха им. Г. Ягоды. Фото 1935 года; б) вход в Парк культуры и отдыха. Фотооткрытка 1940 года

С градостроительной точки зрения, строительство ПКиО можно определить как первый шаг на пути формирования ансамбля городского центра, целенаправленная работа над проектом которого начнется только в 1941 году. Именно с этого момента главную улицу города – Колымское шоссе начнут не только анализировать на уровне планировочных идей, но проектировать как главную композиционную ось, требующую целостного завершенного ансамбля. Сложный рельеф, который в начале рассматривался как серьезное препятствие, теперь воспринимался архитекторами как исключительная возможность формирования городских перспектив и панорам, включенных в артикуляцию городских пространств (рис. 5).

В итоге, между 1941 и 1957 будут спроектированы и построены кварталы проспекта Ленина (рис. 6-8), улиц Портовой (рис. 9, 10) и Дзержинского²¹ (рис. 11, 12), а также улицы и площади Горького.

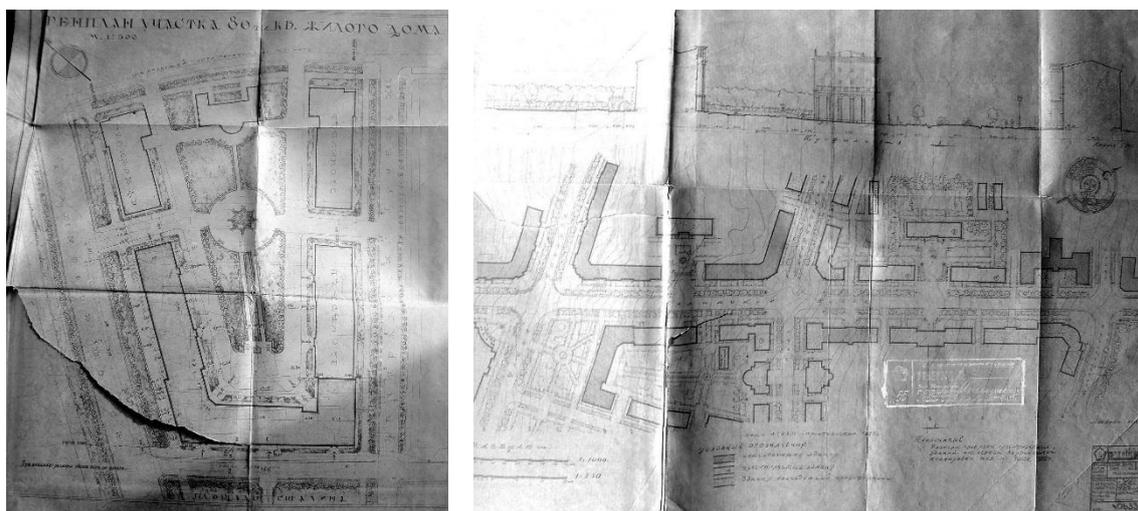
²¹ После 1961 года – Проспект Карла Маркса на отрезке от пересечения с проспектом Ленина до улицы Парковой.



а)

б)

Рис. 5. Магадан. Рельеф как композиционно значимый элемент ансамбля центральных улиц города. Застройка проспекта Ленина – реализация проекта ансамбля Колымского шоссе. Проектно-изыскательский отдел «Дальстроя». Архитекторы Е.В. Симов (1913-1998)²², А.В. Козлов (1899-1974) и А.А. Лепковский²³ (1914-?)²⁴. 1945 год: а) четная сторона проспекта. Вид в сторону выезда из города. Фото начала 1960-х годов; б) жилые дома №№ 20/36. Архитектор Н.Н. Юргенсон (1903-1984), 22/2 и 24/1 по проспекту Ленина. Вид с крыши поликлиники № 1. Конец 1950-х годов



а)

б)

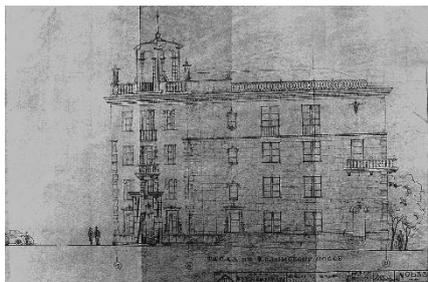
Рис. 6. Магадан. Проект ансамбля Колымского шоссе. Проектно-изыскательский отдел «Дальстроя»: а) генплан участка 80-тиквартирного жилого дома. Фрагмент. 1941 год. Архитектор А.В. Козлов²⁵; б) генеральный план участка домов №№ 4, 7, 8, 9 и 10 по Колымскому шоссе. 1944-1945 год

²² Ввиду того, что об архитекторах, архитекторах-инженерах и гражданских инженерах, проектировавших и строивших Магадан между 1935 и 1957 годом – в период формирования ансамбля его центральных улиц известно очень мало, здесь и далее, в тех случаях, когда это возможно, при первом упоминании имен будут указаны даты их жизни.

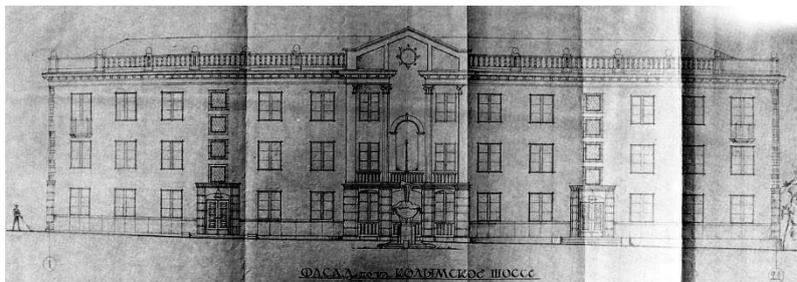
²³ В некоторых источниках встречается другое написание фамилии: Липковский.

²⁴ Состав авторского коллектива публикуется по информации, приведенной в тексте Глущенко А.Г. 1945. Январь / Колымский хронограф. Часть 2. 1941-1953 гг. // Журнал «Самиздат». URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml#1945 (дата обращения: 06.01.2024) [автор ссылается на материалы ГАМО, ф. р-48, оп. 1, д. 87, л. 3 [9:196]; [13:53]].

²⁵ Чертеж атрибутирован архитектором И.К. Лазуткиной в 2019 году. Однако А.Г. Глущенко в публикации «Магадан. Проспект Ленина» указывает: «Автор проекта – А.О. Лисенко, конструктор – З.С. Бордюгова» / Глущенко А.Г. Магадан. Проспект Ленина // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/prospekt_lenina.shtml (дата обращения: 12.12.2023).

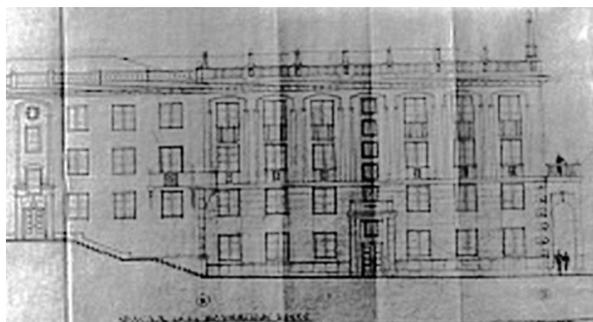


а)

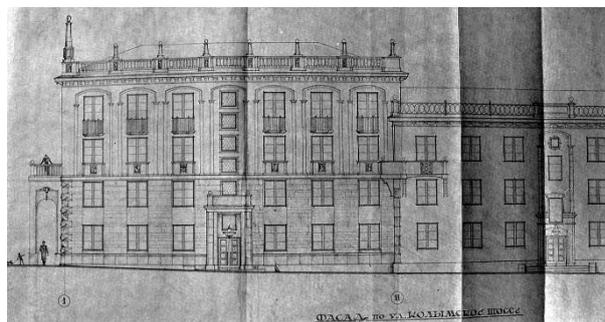


б)

Рис. 7. Магадан. Проект ансамбля Колымского шоссе. Проектно-изыскательский отдел «Дальстроя»: а) фасад дома № 7 (современный дом № 12 по пр. Ленина). Архитектор Е.В. Симов²⁶; б) фасад дома № 9 (современный дом № 8 по пр. Ленина)



а)



б)

Рис. 8. Магадан. Проект ансамбля Колымского шоссе. Проектно-изыскательский отдел «Дальстроя». Архитектор Е.В. Симов²⁷: а) фасад дома № 10 (современный дом № 6 по пр. Ленина); б) фасад дома № 8 (современный дом № 10 по пр. Ленина)



Рис. 9. Магадан. Проект ансамбля Колымского шоссе. Дальстрой ММП СССР. «Дальстройпроект». Портовая улица. Развертка по четной стороне. Архитектор А.А. Лепковский. 1954 год. Публикуется впервые

²⁶ Имя архитектора идентифицировано по подписи в штампе чертежа.

²⁷ Чертежи атрибутированы как проект Е.В. Симова в публикации Глушенко А.Г. Магадан. Проспект Ленина // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/prospekt_lenina.shtml (дата обращения: 12.12.2023).



а)

б)

в)

Рис. 10. Магадан. Реализация проекта ансамбля Колымского шоссе. Портовая улица. Фото начала 2000-х годов: а) угол проспекта Ленина и Портовой улицы; б) Портовая улица; дома №№ 25/21, 27 и 29; в) Портовая улица; дома №№ 1 и 3. Вид в сторону проспекта Ленина

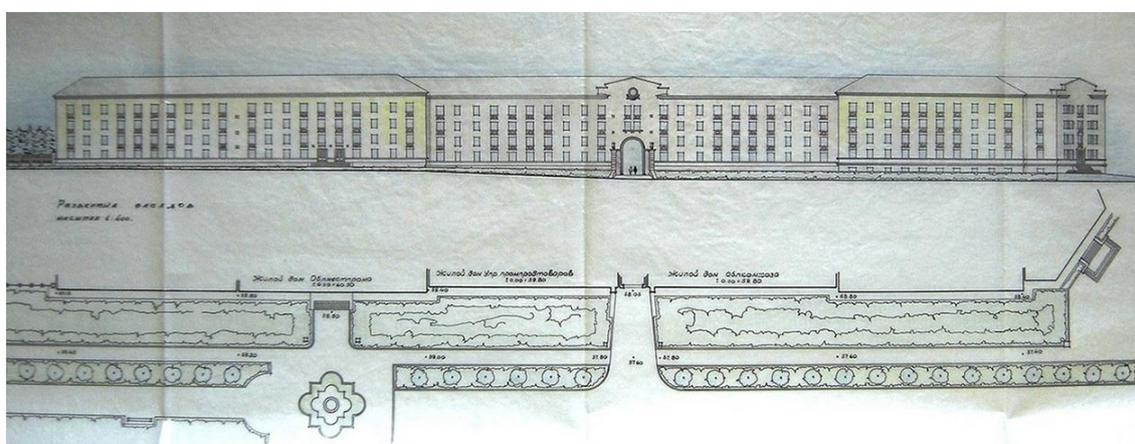


Рис. 11. Магадан. Проект ансамбля Колымского шоссе. Дальстрой ММП СССР. «Дальстройпроект». Улица Дзержинского. Развертка фасадов домов №№ 44, 42 и 40 (современные дома №№ 38, 40 и 44 по проспекту Карла Маркса). Архитектор А.А. Лепковский. 1957 год. Публикуется впервые



а)



б)

Рис. 12. Магадан. Реализация проекта ансамбля Колымского шоссе. Проспект Карла Маркса (бывш. ул. Дзержинского). Фото 1980-х годов: а) угол проспекта Ленина и проспекта Карла Маркса (слева – дом № 38 по просп. Карла Маркса); б) Проспект Карла Маркса дома №№ 40 и 44

И, если фасады домов в проектах военного времени носят черты позднего постконструктивизма и раннего нео-ампира, то фасады домов Портовой улицы 1954 года (рис. 9, 10) – это яркий пример послевоенной архитектуры стиля победителей. В то же время, дома, построенные на улице Дзержинского по проекту 1957 года (рис. 11, 12), работа над которым шла уже после принятия 4 ноября 1955 года Постановления № 1871 ЦК КПСС и СМ СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» еще не несут в себе черт полного отказа от стилистических предпочтений предыдущего десятилетия. Это, скорее, аккуратная попытка осторожного возврата к архитектуре раннего постконструктивизма с внимательной фиксацией композиционно и функционально значимых элементов: четко читается отбивка цоколя и тяги верхнего карниза, подчеркнута парадная арка между жилыми домами Управления Промпродтоваров и Облесполкома (по надписям на чертеже фасадов), раскреповка углового поворотного блока, фиксирующая угол улицы (рис. 11, 12).

Несмотря на то, что проекты и строительство заняли два десятилетия, и каждый фрагмент застройки несет в себе черты архитектуры своего времени, и их взаиморасположение, объемно-пространственное и композиционное решение позволяет определить центр города, не просто как ансамбль, а как попытку создания города-ансамбля, аналогов которому, в виду местоположения, масштаба принятых решений и степени их реализации нет.

В отличие от Новомосковска и Кировска Мурманской области, которые последовательно прошли путь от «динамичного соцгорода эпохи авангарда» через «город-ансамбль эпохи советского ар-деко» до города-ансамбля времени «стиля победителей» [3, 5], здесь репрезентативный город-ансамбль строился сразу. И дело не только в том, что, как писал И.И. Лукин, бывший первым главным инженером «Дальстройпроекта»: «Целостность ансамбля проспекта Ленина достигается не только стилистическим единством зданий, но и другими закономерностями архитектуры. Все здания примерно одной высоты, их фасады обеспечивают общность ритма, выраженного в равномерном объеме окон и пилястр. Горизонтальные тяги и карнизы как бы объединяют застройку центральной части Магадана в единую систему»²⁸. В силу своего географического положения и обстоятельств трансформации из культбазы в «столицу Колымского края» он миновал все более ранние искания, этапы рождения и развития советской архитектуры и градостроительства. И это вопрос не только стилистических находок архитекторов и вкусовых предпочтений городской администрации и членов Технического совета «Дальстроя», это – вопрос ансамблевости подхода к решению города, четко читаемому в принятой парцелляции кварталов, отразившийся в компоновке общественных и озелененных пространств, в артикуляции городских перспектив.

Анализ расположения, например, парка, как самого раннего элемента городского центра, в градостроительной конструкции города, как и его конфигурация, позволяет предположить, что сохранение «нетронутого участка лиственного леса» именно на этом месте – юго-восточнее трассы «Колыма» соответствовало уже принятой идее создания ансамбля центральных улиц. Самым правдоподобным вариантом, который сегодня просматривается, но, к сожалению, не читается в структуре города, было бы появление здесь трехлучья главных городских магистралей, которое могло быть образовано улицей Коммуны, проспектом Ленина, точнее – его продолжением – Нагаевской улицей и улицей Парковой (рис. 13).

²⁸ Лукин И.И. Первостроители: Из истории строительства на Крайнем Северо-Востоке СССР / И.И. Лукин. 2-е изд. Магадан: Магаданское Кн. изд-во, 1987 // Цит. по: Улицы нашего города: Проспект Ленина // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. Сайт. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/prospekt-lenina/?ysclid=lr6apoxp7q529102353> (дата обращения: 08.01.2024).

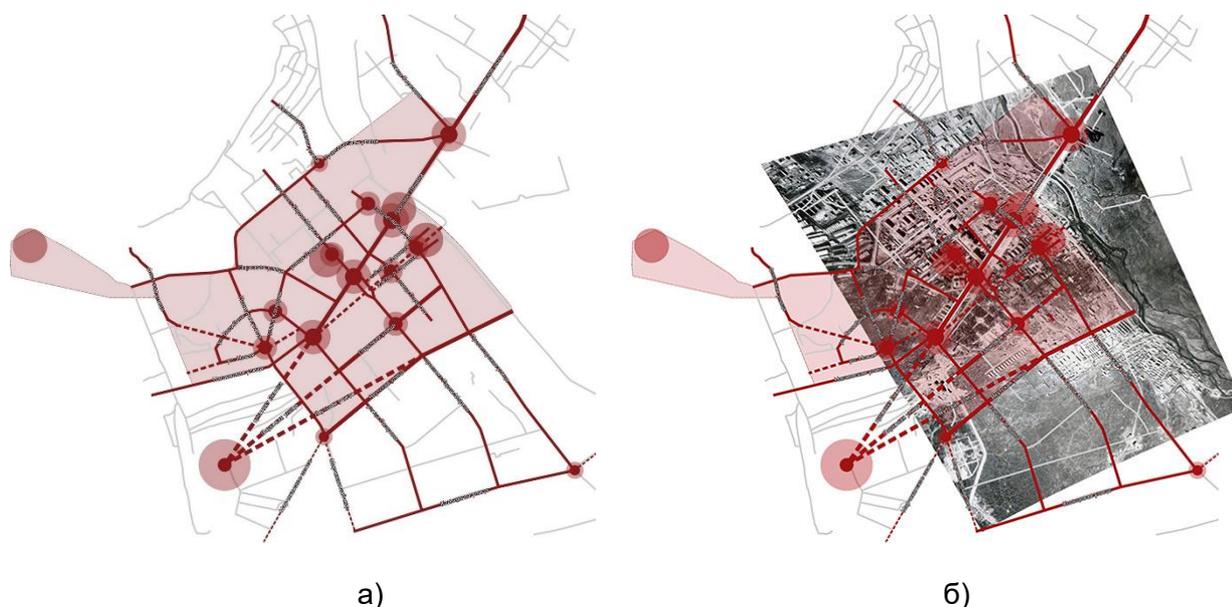


Рис. 13. Магадан. Трехлучья и композиционно значимые узлы системы ансамблей Колымского шоссе (проспекта Ленина), заложенные в схему проекта генерального плана 1935-1936 года: а) на схеме современного плана города; б) на аэрофотосъемке 1939 года, совмещенной со схемой современного плана города. Графика граданализа выполнена магистрантом кафедры «Градостроительство» МАРХИ А.В. Безгиновой

Сравнительный графический анализ аэрофотосъемки 1939 года и фотографии схемы планировки города на стене кабинета Берзина с существующей ситуацией с большой долей уверенности позволяет предположить, что предусматривался и вариант развития этого парадного трехлучья в веерную планировку. Еще одним лучом, вероятно, должна была стать так и не появившаяся улица, идущая от точки пересечения современных улиц Якутской и Гагарина на северо-восток (рис. 13б, 14). Дугой, перехватывающей и завершающей «веер», должна была стать Пролетарская улица, трассировка которой впоследствии, судя по всему, изменилась. На пересечении этого несостоявшегося луча и дуги к 1939 году уже начала складываться четко читаемая на сделанном с воздуха фото площадь (рис. 13), в том месте, где сейчас на пересечении улиц Пролетарской и Кольцевой, там, где она переходит в Магаданское шоссе, стоит католическая церковь Рождества Христова (Пролетарская ул., 63; построена в 2003, освящена в 2004 году). Точно также видна и вторая площадь, открывавшаяся с кромки рельефа вид на бухту Нагаева (рис. 13б).

При этом, на аэрофотосъемке видно, что начало складываться трехлучье второго веерного ансамбля, тоже фрагментарно сохранившегося в структуре города: уже трассируется его центральная ось – улица Полярная, проложена и застраивается улица Коммуны. Третьим лучом, вероятно, должна была стать улица Флотская. Намечены, застроенные в более поздние годы улицы Билибина и Портовая, которые должны были сыграть роли внутреннего и внешнего полуколец, завершающих построение второго ансамбля городского центра (рис. 13). Эта сложная, преемственно развивающая идеи генеральных планов эпохи екатерининского классицизма композиция, вероятно, и была заложена в планировочную схему 1935-1936 года (рис. 1, 14). Сложный, основанный на других закономерностях композиционного взаимодействия и масштабах главных городских пространств, язык градообустройства ранних советских городов-ансамблей к этому моменту только вырабатывался. Его планировочные приемы проявятся в Магадане только через несколько лет, – когда будут проектироваться и строиться улица и площадь Горького.

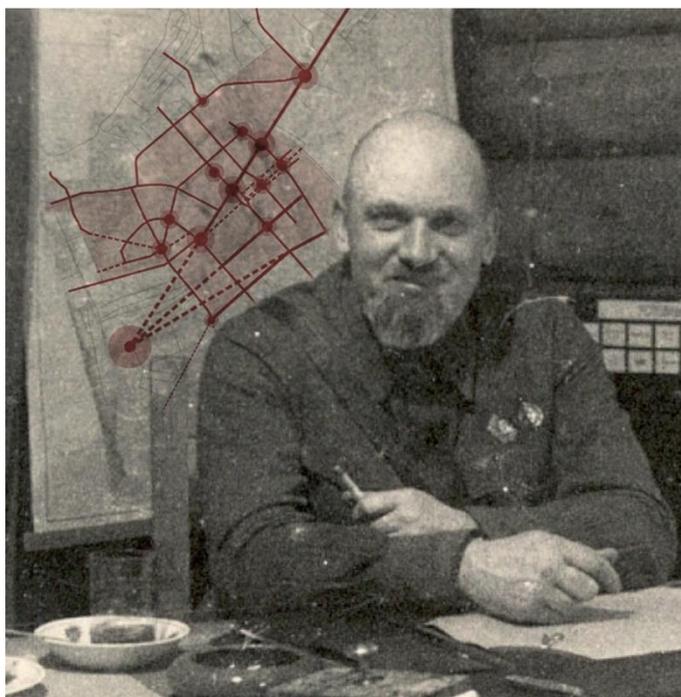


Рис. 14. Схема генерального плана Магадана из кабинета Э.П. Берзина. Фото 1935-1936 года из архива В. Образцова. Фрагмент с показом композиционно значимых планировочных узлов системы ансамблей Колымского шоссе. Графика граданализа выполнена магистрантом кафедры «Градостроительство» МАРХИ А.В. Безгиновой

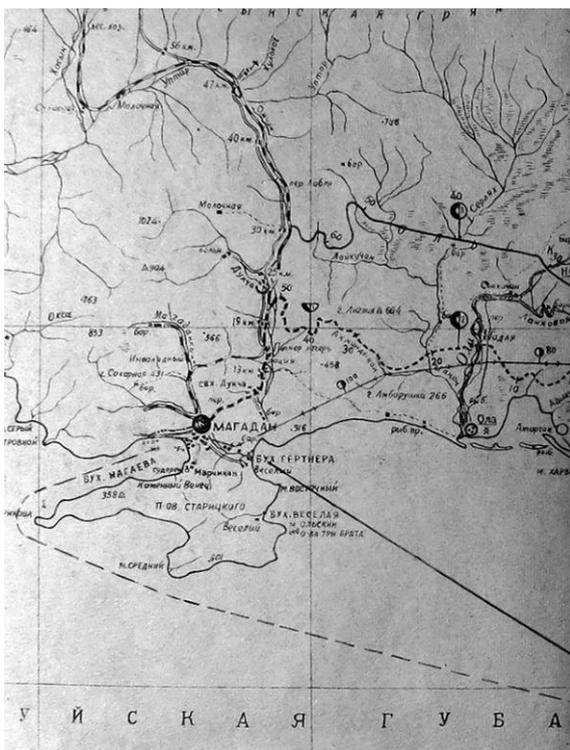
О том же, что с градостроительной точки зрения представляла собой схема города середины 1930-х, можно судить, как уже было сказано выше, только по фотографии, сделанной в рабочем кабинете начальника «Дальстроя», где она висит на стене у него за спиной. Графический сравнительный анализ позволяет предположить, что авторы предлагали формирование четырех композиционно значимых планировочных узлов на Колымской шоссе (проспекте Ленина) и системы из девяти планировочных узлов вне его, четыре из которых были главными: на площади Горького, на пересечении улиц Билибина и Коммуны, в том месте, где современная улица Дзержинского подходит к Пролетарской, и там, где второй аван-узел, открывавший город при въезде с севера, был обозначен на схеме генерального плана, некогда висевшего за спиной Берзина – в той точке, где сейчас совершенно неприметная Железнодорожная улица упирается в Транспортную. (рис. 14, 16). Здесь должна была появиться привокзальная площадь с железнодорожным вокзалом, от проекта создания которого осталось только здание депо (рис. 15), построенное на углу улиц Транспортной и Речной между 1941 и 1956 годом, когда из Магадана в поселок Палатка вела 76-километровая узкоколейная железная дорога. Эта дорога, изначально построенная как лесовозная, имевшая колею шириной 750 мм – внутренняя служебная УЖД ГУЛАГа, со временем должна была быть продлена до морского порта на берегу бухты Нагаева, «перепрошита» на широкую колею и стать частью железнодорожной сети Колымской области, проекты которой делались инженерами «Дальстроя» в 1937, 1949 и в 1951 (рис. 16, 17).

Строительство железнодорожной ветки и главного городского вокзала на западной окраине города означало, что на въезде в город по трассе «Колыма» должна была появиться парадная, открывающая его со стороны материка аван-площадь (рис. 13, 14) – первый композиционный узел системы ансамблей Колымского шоссе (проспекта Ленина). Этот узел – это современная, так называемая «Колымская застава», расположенная там, где сейчас находится Кольцо 31-го квартала, в тот момент и заложенное. Здесь проспект переходит в трассу Колымского шоссе (федеральная автомобильная дорога Р504 «Колыма»). Вокруг «заставы», судя по аэрофотосъемке, к 1939 году начала складываться веерная планировка, хорошо читаемая в северо-восточной части схемы: уже была

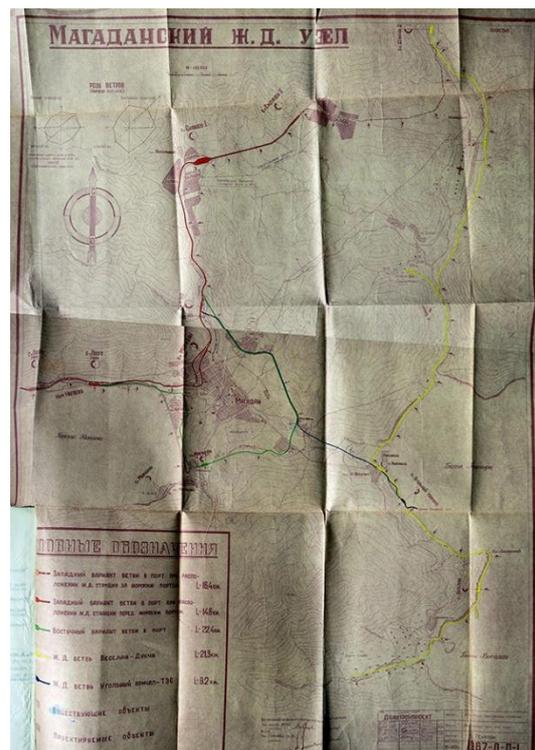
проложена улица, сегодня носящая имя Берзина, но Транспортная улица сюда еще не дошла. Ее трассировка остановилась на юго-западном берегу Магаданки. Нет еще и безымянного проезда, который между Лево-Набережной улицей и «заставой» начал формировать одно из полуколец верного ансамбля, тоже отчетливо читаемого на схеме.



Рис. 15. Магадан. Здание железнодорожного депо. Вид со стороны Транспортной улицы при движении в сторону выезда из города через Кольцо 31-го квартала. Фотограф В.А. Сергин. Октябрь 2015 года



а)



б)

Рис. 16. Проекты Магаданского железнодорожного узла: а) проект трассировки узкоколейной углевозной железной дороги и электрифицированной железной дороги станция Магадан – порт Нагаево (ширина колеи 750 мм). 1949 год. Фрагмент; б) варианты трассировки железнодорожных веток от станции Магадан в порт Нагаево. Генплан. «Дальстройпроект». 1951 год



ст. МАГАДАН

а)



ст. Порт Нагаево

б)



в)

Рис. 17. Проект Магаданского железнодорожного узла. МВД СССР. Государственный трест «Дальстрой». «Дальстройпроект» 1951 год: а) здание вокзала железнодорожной станции «Магадан»; б) здание вокзала железнодорожной станции «Порт Нагаево»; в) проект ветки железной дороги «порт Нагаево – Палатка» Магаданского железнодорожного узла²⁹ / ГАМО. Ф. Оп. 1. Д. 3854-3857 (1951 г.)

²⁹ В некоторых публикациях чертеж назван «Проектное задание железной дороги порт Нагаево – Палатка Магаданского железнодорожного узла» // Магаданский железнодорожный узел // Лингвофорум. Блог-платформа 22 апреля 2016. URL: <https://lingvoforum.net/index.php?topic=82469.0> (дата обращения: 10.10.2021).

Развитие планировки этого аван-узла в последующие 20 лет хорошо просматривается на опорном плане в составе проекта Генерального плана города Магадана, выполненном архитекторами института «ЛенГИПРОГОР» в 1957, и утвержденном в 1959 году (рис. 18).



Рис. 18. План города Магадана по состоянию на 1957 год. Опорный план в составе проекта Генерального плана города Магадана, утвержденного в 1959 году. Институт «ЛенГИПРОГОР». Главный архитектор и автор проекта Л.К. Вертоусов (1918-1979). 1957 год. Публикуется впервые

Второй композиционно значимый узел – это место пересечения проспекта Ленина с улицей Пролетарской (рис. 13). На аэрофотосъемке видно, что здесь уже начал складываться парадный ансамбль, обращенный к реке: в его юго-восточной части разбит, ориентированный на центральную улицу города и открытый на набережную сквер. На этом месте сейчас построен квартал административных зданий и по-прежнему существует здание городского автовокзала, некогда деревянного. Угол северо-западного квартала фланкирует построенное в 1936 году здание Политехнического техникума (проспект Ленина, 4). Напротив – здание, на месте которого в 1959 будет построена гостиница «Центральная» (современный гостиничный комплекс «Магадан», Пролетарская улица, д. 8/3)³⁰. Ее фасады, обращенные к проспекту и к перекрестку, несут в себе черты позднего постконструктивизма в том его варианте, к которому архитекторы «Дальстройпроекта» в попытке сохранить свойственный городу язык архитектуры и ее идентичность, вернулись после принятия «Закона об излишествах» (рис. 19).

³⁰ Осенева С. Улица-памятник? Да! // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. 03.10.2018. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/reportazhi-zemli-kolymskoj/ulitsa-pamyatnik-da/> (дата обращения: 22.09.2023).



а)



б)

Рис. 19. Магадан. Реализация проекта ансамбля Колымского шоссе. Гостиница «Магадан»: а) вид на проспект Ленина. Слева – корпус гостиницы «Магадан». Фото конца 1990-х годов; б) вид на здание гостиницы с перекрестка проспекта Ленина и Пролетарской улицы. Фото 1960-х годов

Третий композиционный узел предполагалось создать в точке пересечения проспектов Ленина и Сталина (современный проспект Карла Маркса на отрезке от угла проспекта Ленина до Кольцевой улицы). Но к 1939 году там образовался просто кривой перекресток: идущий с северо-запада на юго-восток проспект Сталина упирался в проспект Ленина с одной стороны и, огибая существовавшую в тот момент «площадку временного содержания заключенных», продолжался на противоположной стороне улицей Дзержинского, начинавшейся совершенно в другом месте. Позже эту градостроительную ошибку исправили, «переведя» северо-западную часть русла проспекта Маркса через проспект Ленина и соединив за площадью Горького его старый и новый рукава. Таким образом, на месте, намеченном в схеме из кабинета Берзина, как крупный композиционный градостроительный узел, проект которого был сделан в 1944-1945(?) году (рис. 20), появился Центральный сквер, отделяющий массив ПКиО от бульвара-эспланады площади Горького, получившего впоследствии название Сквера 70-летия Магадана (рис. 21).

Новый узел площади Горького – это совершенно очевидная попытка смещения композиционного центра с проспекта Ленина на юго-восток и трансформации его главного линейного ансамбля «въезд в город – порт» в систему «проспект – улица – площадь – эспланада скверов – парк». Для этого между 1-м и 2-м проездом Горького, вероятно, и создавалась эспланада парадных площадей-скверов (рис. 20, 21).

В проекте генерального плана Магадана, выполненном архитекторами института «ЛенГИПРОГОР» в 1957 году и утвержденном в 1959, этот ансамбль получил свое развитие. Начинаясь на площади Горького, открытой в сторону Парка культуры и отдыха, его эспланада на северо-востоке должна была завершиться пешеходным мостом через реку Магаданку, на берегах которой создавался еще один новый парк, захватывающий часть территории Горохового поля на противоположном центре берегу (рис. 22). При этом с юго-запада к ПКиО должен был по диагонали – за перекрестком улиц Гагарина и Парковой выйти зеленый клин, вероятно, сада-некрополя, создаваемого на месте Старого магаданского Потаповского кладбища. Таким образом должен был формироваться парадный фасад города, обращенный к Пролетарской улице и Колымскому шоссе, основанный на системе городских рекреационных пространств, продолжавшихся новым сквером на Комсомольской площади и идущей на запад-юго-запад – к берегу бухты эспланадой в русле Нагаевской улицы (рис. 22).

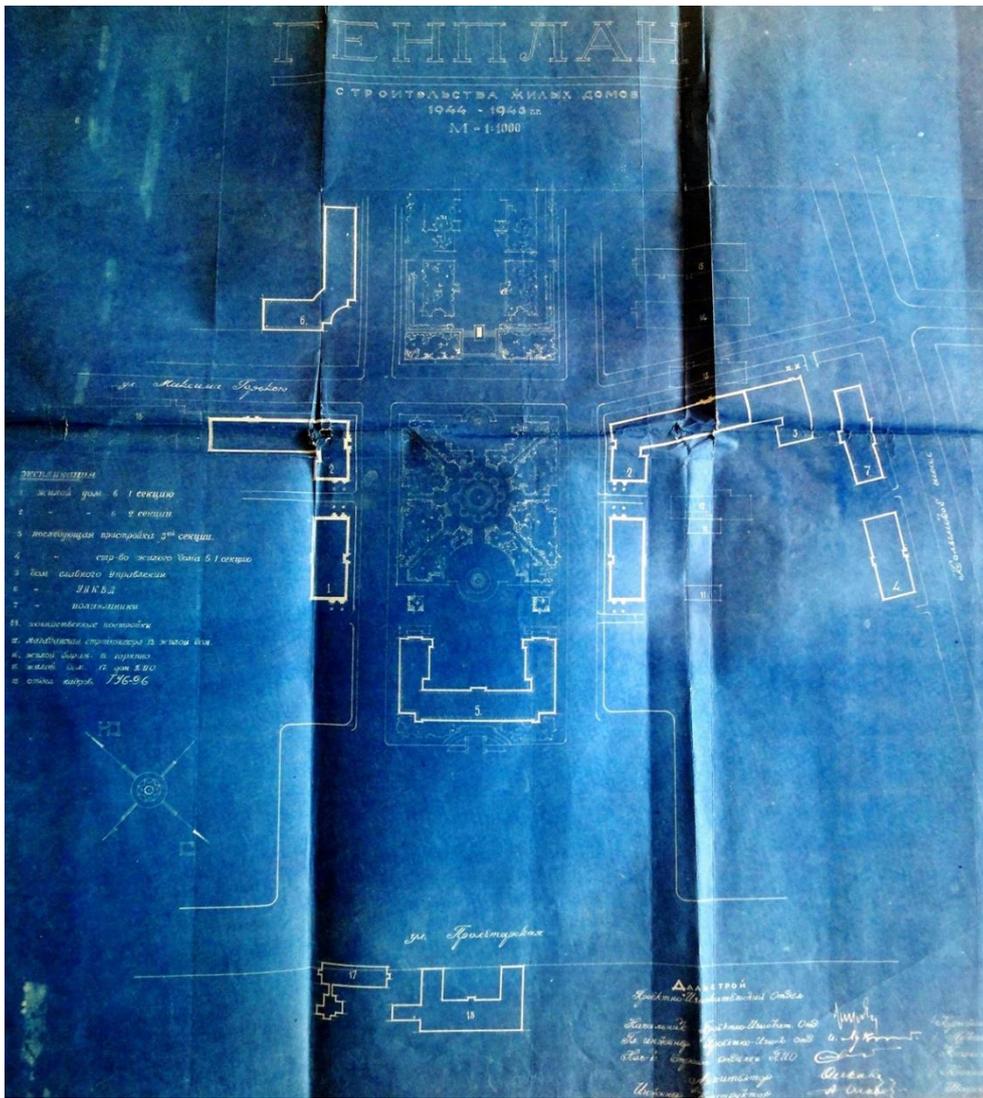


Рис. 20. Магадан. Проект ансамбля Колымского шоссе. Дальстрой. Проектно-изыскательский отдел. Генплан строительства жилых домов на ул. Максима Горького. Архитектор А.В. Козлов. 1944 – 1945³¹ год. Публикуется впервые



а)



б)

³¹ Дата завершения этапа строительства на чертеже генплана читается нечетко. Это может быть 1945, 1946 или 1948 год.



в)



г)

Рис. 21. Магадан. Реализация проекта ансамбля Колымского шоссе. Застройка и сквер на ул. Максима Горького между 1-м и 2-м проездом Горького до реконструкции: а) фото 1965 года; б) фото конца 1950-х – начала 1960-х годов; в) фото конца 1950-х – начала 1960-х годов³²; г) фото конца 1950-х – начала 1960-х годов

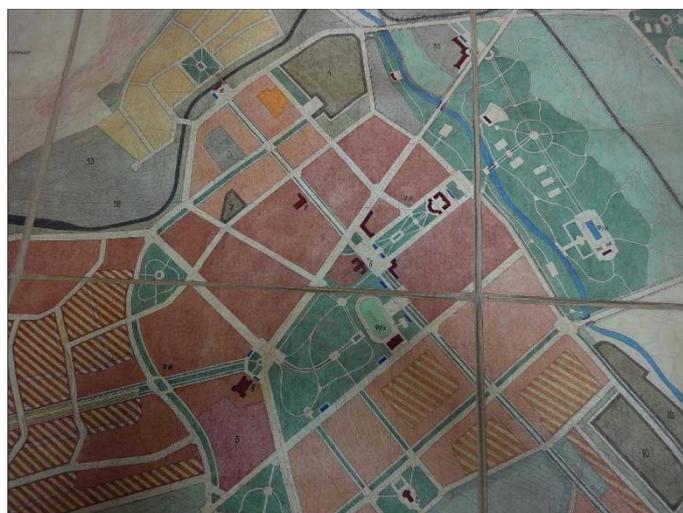


Рис. 22. Фрагмент основного чертежа проекта Генерального плана города Магадана, утвержденного в 1959 году. Институт «ЛенГИПРОГОР». Главный архитектор и автор проекта Л.К. Вертоусов. 1957 год. Публикуется впервые

Ансамбль перекрестка проспектов Ленина и Карла Маркса начал создаваться еще до войны. Так в 1937-1942 был построен дом № 31 по проспекту Маркса, который хорошо виден на аэрофотосъемке – его 6-ая секция была сдана в эксплуатацию в год начала строительства. В 1945 началось заселение дома 33/15, построенного по проекту Е.В. Симова, А.В. Козлова и А.А. Лепковского. На противоположной стороне проспекта Ленина в том же 1945 было завершено строительство 57-миквартирного жилого дома № 20/36 по проекту Н.Н. Юргенсона, дополненного в 1953 башней с часами (рис. 23), и ставшего одним из визуальных символов Магадана³³. Начало его строительства тоже видно на фото, сделанном с самолета в 1939. По сути, с закладки этих домов и началось интенсивное формирование единого ансамбля Колымского шоссе (проспекта Ленина).

³² Судя по прерывающимся следам шин на мостовой и непонятному подъему асфальта около д. 6 по площади Горького (современный адрес) – фотография является фотоколлажем. Тем не менее, это место в городе сейчас выглядит именно так.

³³ Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 2. 1941–1953 // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml (дата обращения: 12.12.2023).



а)



б)

Рис. 23. Магадан. Реализация проекта ансамбля Колымского шоссе. Дом № 20/36 (бывш. улица Сталина д. 1) в панораме застройки проспекта Ленина: а) фотооткрытка. Конец 1940-х – начало 1950-х; б) фото 1960-х годов

Со стороны проспекта Карла Маркса его дополнял и развивал, хорошо просматриваемый с перекрестка постконструктивистский ансамбль современной Театральной площади, образованный зданиями Центрального дома культуры (позднее – Дом культуры Дальстроя, сейчас – Магаданский областной музыкально-драматический театр имени Горького) (рис. 24) и школы № 1 (рис. 25), снесенной в 1992. Мощным визуальным акцентом, работающим одновременно и на городские перспективы, и на формировавшееся пространство площади, стали фигуры «Красноармейца», «Партизанки», «Колхозницы» и «Бурильщика» скульптора Г.Д. Лаврова (1895-1991), установленные на парапете фасада в тот момент уже ДК Дальстроя в 1949 году (рис. 24в).



а)



б)



в)

Рис. 24. Магадан. Центральный дом культуры (Магаданский областной музыкально-драматический театр им. Горького). Авторы проекта – А.О. Лисенко, Е.В. Симов,

В.Г. Дроздов³⁴, Б.С. Трист^{35,36}: а) вид на здание театра и Школьный переулок с противоположной стороны улицы Сталина (проспекта Карла Маркса) до 1949 года (профессиональный монтаж-склейка из трех фотографий; автор неизвестен); б) вид на здание ДК с противоположной стороны улицы Сталина (проспекта Карла Маркса). Фотооткрытка 1949 года; в) скульптуры «Красноармейца», «Партизанки», «Колхозницы» и «Бурильщика» на крыше ДК. Скульптор Г.Д. Лавров. Фото 2000-х годов



а)



б)



в)

Рис. 25. Магадан. Здание школы № 1: а) улица Сталина (позднее – пр. Карла Маркса). (любительский монтаж-склейка из двух фотографий). Слева виден портик здания театра, справа – здание школы № 1. Фото 1 мая 1960 года. Из архива О. Сокур; б) вид с тротуара около здания Магаданского областного музыкально-драматического театра им. Горького. Фото 1949 года; в) вид из окна башни «дома с часами» № 20/36 по проспекту Ленина. Фото из коллекции А. Рутковского. Не датировано

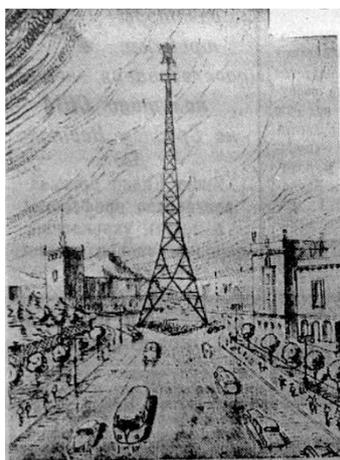
Этот ансамбль закачивался на схеме в кабинете Берзина четвертой композиционной точкой – Комсомольской площадью, которая к 1939 году только начинала застраиваться: четко читается фиксируемая ею веерная композиция, открывающая город в сторону бухты Нагаева. Через 18 лет – в 1957 перспективу площади и со стороны Нагаевской улицы, и со стороны проспекта Ленина сфокусирует на себе доминанта телевизионной вышки, создавшая дополнительный визуальный ориентир в пространстве города. При этом,

³⁴ В некоторых источниках указан как инженер-конструктор.

³⁵ Идентифицировать и персонифицировать четвертого автора проекта в процессе подготовки публикации не удалось.

³⁶ Состав авторского коллектива публикуется по: Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 2. 1941–1953 // Самиздат. Журнал. Библиотека Lib.ru. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml (дата обращения: 12.12.2023).

окружающая телевышку застройка площади, если судить по эскизу А.А. Лепковского, опубликованному в газете «Магаданская правда» 31 января 1957 года (рис. 26а), должна была по версии автора рисунка являть собой еще один яркий пример постконструктивистского ансамбля в послевоенном варианте возврата к стилю архитектуры 1932-1940 года. Кроме того, в предложенном наброске застройки башня, фиксирующая слева от вышки поворот с Нагаевской улицы на современную улицу Гагарина, не просто играла бы роль завершающего акцента в ритме пространственной артикуляции проспекта Ленина, но, совершенно очевидно, дополняла и развивала бы панораму города со стороны бухты Нагаева, отвечая смотровой башне здания Управления морского порта.



а)



б)

Рис. 26. Магадан. Реализация проекта ансамбля Колымского шоссе: а) Комсомольская площадь. Эскизный рисунок застройки. Архитектор А.А. Лепковский (в газетной публикации: А. Липковский). Январь 1957 года; б) вид с проспекта Ленина в сторону Комсомольской площади. Фото 2022 года

Точкой, завершающей всю композицию ансамбля центральной части города, работающей и на городские перспективы, и на панорамы со стороны моря, судя по всему, должен был стать порт в бухте Нагаева (рис. 27), проект планировки которого был выполнен в 1938-1939 году приехавшим по вольному найму из Ленинграда архитектором А.О. Лисенко (1907-1970). По его же проекту в 1939 году было построено и здание Управления морского порта³⁷.

Из четырех главных композиционно значимых узлов вне оси проспекта Ленина, заложенных в проект планировки Магадана 1936 года, сегодня существуют три. Отсутствие железнодорожного сообщения лишило смысла северо-западный въездной аван-узел, хотя проект продления дороги до бухты Нагаева и проекты двух зданий самих вокзалов были сделаны еще в 1951 (рис. 17), а железнодорожная ветка, идущая в порт хорошо видна на чертежах генплана 1957 года (рис. 22). Равно как видна и продуманная привокзальная площадь, которая должна была продолжить русло улицы Пушкина за Транспортную, и сквер на противоположной стороне путей, открывающий кварталы новой застройки в районе современных улиц Западной, Заводской и Верхних.

³⁷ Лисенко В.А. Архитектор Андрей Онисимович Лисенко. URL: https://www.odessitclub.org/publications/almanac/alm_33/alm_33_65-77.pdf (дата обращения: 11.12.2022).



а)



б)

Рис. 27. Магадан. Бухта Нагаева. Порт: а) общий вид порта. Фото середины 1940-х годов; б) здание Управления морского порта (не сохранилось, снесено в 2015 году³⁸). Фото 1963 года

Генеральный план Магадана, выполненный ЛенГИРОГОРОм в 1957-1958 под руководством Л.К. Вертоусова (1918-1979)³⁹, судя по всему, демонстрировал преемственное развитие идей, заложенных в генеральном плане, созданном архитекторами «Дальстроя» и утвержденном в 1949⁴⁰. Его авторами, в свою очередь сохранившими композиционно-планировочные решения генплана 1936 года, были магаданские архитекторы Л.Н. Улитина (1913-1980), А.В. Козлов (1899-1974), бывший в этот момент главным архитектором Проектно-изыскательского отдела «Дальстроя», и Е.В. Симов, ставший в 1954 главным архитектором города⁴¹. Руководил работой «начальник проектно-изыскательского отдела «Дальстроя» инженер-капитан Н.П. Крыжановский»⁴². Информация о генеральных планах 1949 и 1957 года многократно появлялась в местной периодической печати, они были фрагментарно описаны в профессиональной прессе [6, 8], тем не менее, их графическая часть опубликована никогда не была. Но именно в них были восприняты и получили свое развитие идеи, свидетельствующие о том, что Магадан изначально создавался и строился как город-ансамбль. При этом степень реализации этого первоначального замысла, архитектурно-художественные качества и сохранность построек, несомненно, позволяют сегодня говорить о том, что в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73-ФЗ (в редакции от 19.10.2023) «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» город в границах Опорного план в составе

³⁸ Управление морского порта // Моя Родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. Сайт. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/istoriya-magadana/upravlenie-morskogo-porta/?ysclid=lr3mt6ht46416850133> (дата обращения: 11.11.2023).

³⁹ Информация об обсуждении этого проекта генерального плана города была опубликована в газете «Магаданская правда» № 84 от 9 апреля 1958 года // Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 3. 1953-1965 // Журнал «Самиздат». 20.12.2013. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-03.shtml (дата обращения: 17.12.2023).

⁴⁰ Послевоенный генеральный план развития Магадана был рассмотрен и утвержден горкомом ВКП(б) и исполкомом горсовета в середине 1949 года по поручению 5-ой Магаданской городской партийной конференции, которая проходила 27 – 29 мая 1949. // По информации газеты «Советская Колыма» от 30 мая 1949 года // См.: Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 2. 1941-1953 // Журнал «Самиздат». 21.06.2013. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml (дата обращения: 17.12.2023).

⁴¹ Именно в такой последовательности имена авторов проекта приведены в статье «Генеральный план Магадана», опубликованной в газете «Советская Колыма» 15 января 1947 // Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 2. 1941-1953 // Журнал «Самиздат». 21.06.2013. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml (дата обращения: 17.12.2023).

⁴² Там же.

проекта Генерального плана города Магадана, выполненного архитекторами Института «ЛенГИПРОГОР» и утвержденного в 1959 году, должен получить статус исторического поселения с присвоением кварталам между Нагаевским пляжем и набережной реки Магаданки на отрезке от Транспортной улицы до Якутской статуса достопримечательного места, в границах которого ансамбль застройки Колымского шоссе между Полярной улицей и набережной реки Магаданки на отрезке от улиц Коммуны и Дзержинского до улицы Парковой должен рассматриваться как целостный комплекс выявленного объекта культурного наследия (рис. 28) с внесением в соответствующие государственные реестры.



Рис. 28. Магадан. Схема города с показом границ достопримечательного места и комплекса выявленного объекта культурного наследия – ансамбля застройки Колымского шоссе. Графика граданализа выполнена магистрантом кафедры «Градостроительство» МАРХИ А.В. Безгиновой

Автор выражает благодарность архитектору, члену Союза Архитекторов России И.К. Лазуткиной за консультации и помощь в сборе материалов для публикации.

Источники иллюстраций

Рис. 1, 14. URL: <https://magadan.bezformata.com/listnews/dalstroyu-86/62498161/> (дата обращения: 10.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 2а,б. URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/prospekt_lenina.shtml (дата обращения: 13.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 3, 13б. (аэрофотосъемка) Воздушные ворота Колымы. Магадан: Охотник, 2011. С. 16-17 (в авторской обработке).

Рис. 4а. Колыма. 1936. № 4. С. 128 // Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 1. 1648-1941 гг. // Журнал «Самиздат». URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf_01.shtml#1935 (дата обращения: 24.09.2023) (в авторской обработке).

Рис. 4б. Частная коллекция. Москва (в авторской обработке).

Рис. 5а,б. Магадан. Улицы нашего города. Фото проспекта Ленина // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/prospekt-lenina/foto-prospekta-lenina/nggallery/page/7> (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 6а,б, 7а,б, 8а,б. ГАМО. Ф. Оп. 1. Д. 3854-3857 (1951 г.) (в авторской обработке).

Рис. 9. ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3854-3857 (1954 г.) (в авторской обработке).

Рис. 10а. Гришан Ю.Ф. На домах исторической части улицы Портовой появляются информационные таблички // Мэрия города Магадана. Новости 12.08.2020. URL: https://magadan.49gov.ru/press/news/index.php?id_4=55704 (дата обращения: 08.01.2024) (в авторской обработке).

Рис. 10б,в. Магадан. Улицы нашего города. Фото улицы Портовой // Моя Родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/ulitsa-portovaya/foto-ulitsy-portovoj/> (дата обращения: 08.01.2024) (в авторской обработке).

Рис. 11. ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3854-3857 (1957 г.) (в авторской обработке).

Рис. 12а. Магадан. Улицы нашего города. Фото проспекта Ленина // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/prospekt-lenina/foto-prospekta-lenina/nggallery/page/3> (дата обращения: 12.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 12б. О проекте застройки Магадана рассказали жителям 63 года назад / День в истории 19 февраля // Магаданская правда. 19 февраля 2023. URL: <https://magadanpravda.ru/lenta-novostej/istoriya/o-proekte-zastrojki-magadana-rasskazali-zhitelyam-63-goda-nazad> (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 13а,б. Калиничева А.Н. Формирование ансамблей центральных улиц соцгородов РСФСР, основанных между 1922 и 1939 годом // Выпускная квалификационная работа на соискание квалификации магистра архитектуры. Научн. рук.: проф. Долинская И.М. Москва: МАрХИ, 2017. Графическая часть. Графика граданализа выполнена магистрантом кафедры «Градостроительство» МАРХИ А.В. Безгиновой.

Рис. 15. Сергин В.А. И еще о железных дорогах Колымы // Живой Журнал. Блог-платформа. 10.10.2015. URL: <https://v-a-sergin.livejournal.com/44511.html> (дата обращения: 25.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 16а,б. ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 475; 505; 3854-3857 (в авторской обработке).

Рис. 17а-в. Магаданский железнодорожный узел // Лингвофорум. Блог-платформа 22 апреля 2016. URL: <https://lingvoforum.net/index.php?topic=82469.0> (дата обращения: 10.10.2021).

Рис. 18. Госкомитет Совмина РСФСР по делам строительства и архитектуры. Государственный институт проектирования городов ГИПРОГОР. Ленинградское отделение. Проект планировки города Магадан. Пояснительная записка. Приложения. Ленинград. 1957 год.

Рис. 19а,б. Магадан. Улицы нашего города. Фото проспекта Ленина // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/prospekt-lenina/foto-prospekta-lenina/?ysclid=lq7zglec6c635350718> (дата обращения: 12.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 20. Фото с оригинала ГМАО. Частный архив. Магадан (в авторской обработке).

Рис. 21а-г. Магадан. Улицы нашего города. Фото площади Горького // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/ploshhad-imeni-gorkogo/foto-ploshhadi-gorkogo/nggallery/page/2> (дата обращения: 12.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 22. Архив института «ЛенГИПРОГОР».

Рис. 23а. Магадан. Улицы нашего города. Фото проспекта Ленина // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: <https://www.kolymastory.ru/glavnaya/ulitsy-nashego-goroda/prospekt-lenina/foto-prospekta-lenina/nggallery/page/6> (дата обращения: 08.01.2024) (в авторской обработке).

Рис. 23б. Магадан. Улицы нашего города. Фото проспекта Ленина // Моя родина – Магадан. Наш взгляд на родные места. URL: https://www.kolymastory.ru/wp-content/gallery/ulgor_prospekt_lenina/168_3.jpg (дата обращения: 08.01.2024) (в авторской обработке).

Рис. 24а. Открытие юбилейного сезона в театре на страницах старейшей газеты региона. URL: <https://magadanpravda.ru/lenta-novostej/lyudi/115-let-https://mmdt.ru/news/otkrytie-yubilejnogo-sezona-v-teatre-na-straniczah-starejshej-gazety-regiona/> (дата обращения: 24.07.2024) (в авторской обработке).

Рис. 24б. Частная коллекция. Москва (в авторской обработке).

Рис. 24в. Лавров Г.Д. Париж... Магадан / биограф. сведения В. Лавровой-Солдатовой // Из подгот. к изд. сб. «Доднесь тяготееет». Т. 2: Колыма / сост. С.С. Виленский. Москва: Возвращение, 1996. ISBN: 5-7157-0146-5. С. 109 // Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 2. 1941-1953 гг. // Журнал «Самиздат». URL: http://samlib.ru/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-02.shtml (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 25а. Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 3. 1953-1965 гг. // Журнал «Самиздат». URL: http://samlib.ru/img/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-03/kh-03-155-b.jpg (дата обращения: 14.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 25б. Старые фото Магадана. История города Магадана в фотографиях. URL: https://nailizakon.com/fotogalereya/city13_m/magadan/srednyaya_shkola_1_1949.jpg (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 25в. Новости Магадана. Фото дня. 10 августа 2023 года // MagadanMedia. URL: <https://magadanmedia.ru/time/photo/1141/> (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 26а. Глущенко А.Г. Колымский хронограф. Часть 3. 1953-1965 гг. // Журнал «Самиздат». URL: http://samlib.ru/img/g/glushenko_a_g/kolymskij_hronograf-03/kh-03-98-b.jpg (дата обращения: 08.01.2024) (в авторской обработке).

Рис. 26б. Частная коллекция. Магадан (в авторской обработке).

Рис. 27а. Глущенко А.Г. Некоторые аспекты получения и распространения информации по истории Магаданской области // Журнал «Самиздат». URL: http://samlib.ru/img/g/glushenko_a_g/nekotorye_aspekty_kraevedenia/nak-17-b.jpg (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 27б. Наталья Василенко: Порт – это территория, отвоеванная человеком у моря // MagadanMedia. URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/282596152> (дата обращения: 16.12.2023) (в авторской обработке).

Рис. 28. Базовое изображение – Калиничева А.Н. Формирование ансамблей центральных улиц соцгородов РСФСР, основанных между 1922 и 1939 годом // Выпускная квалификационная работа на соискание квалификации магистра архитектуры. Научн. рук.: проф. Долинская И.М. Москва: МАрХИ, 2017. Графическая часть. Графика граданализа выполнена магистрантом кафедры «Градостроительство» МАрХИ А.В. Безгиновой.

Список источников

1. Алексеев Ю.В. Градостроительное планирование достопримечательных мест: Основы планирования. в 2-х т / Ю.В. Алексеев, Г.Ю. Сомов, Э.А. Шевченко. Москва: Издательство АСВ, 2012. 176 с.
2. Беспалова Д.А. К вопросу о современном состоянии изученности понятия «архитектурное наследие» // Вестник Томского государственного университета. Культурология и искусствоведение. 2018. № 30. С. 183-191. DOI: 10.17223/2220836/30/21
3. Долинская И.М. Строительство соцгорода Бобриковского химкомбината как опыт формирования комфортной городской среды. 1929-1940 годы // Нижегородская областная общественная организация ландшафтных архитекторов. Материалы XV

региональной научно-практической конференции. Сб. Нижний Новгород: ННГАСУ, 2018. С. 27-40.

4. Долинская И.М. Урбан-блок как инструмент сохранения исторически сложившейся структуры квартальной жилой застройки Магадана / И.М. Долинская, Е.С. Егорова-Орлетнинова // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Тезисы докладов научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава, молодых ученых и студентов. Москва: МАРХИ. 2019. Том 1. С. 363-365.
5. Долинская И.М. Реконструкция города Кировска Мурманской области 1934-1940 года как образец социалистической идеализации ранних соцгородов // Architecture and Modern Information Technologies. 2021. №4(57). С. 154-173. URL: https://marhi.ru/AMIT/2021/4kvart21/PDF/09_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-4-154-173 (дата обращения: 14.12.2023).
6. Иванова А.П. Дальневосточный имперский проект: Магадан – забытая столица «Дальстроя» // Вестник Томского государственного университета. Архитектура и дизайн. 2008. № 3(10). С. 221-232.
7. Иванова А.П. Дальневосточный вариант «сталинского эллинизма» / А.П. Иванова, Н.П. Крадин // Проект Байкал. 2008. №16. С. 162-169.
8. Иванова А.П. Советский эллинизм: архитектурный дискурс в дальневосточной периодике (1936-1956 гг.) // Вестник Тихоокеанского государственного университета. 2009. №3(14). С. 273-282.
9. Козлов А.Г. Магадан: Возникновение, становление и развитие административного центра Дальстроя (1929-1945). Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 2007. 306 с.
10. Лавров В.А. Архитектурно-планировочный ансамбль // Проблемы архитектуры: Сборник материалов: под редакцией А.Я. Александрова: Том I, книга 1. Москва: Издательство Всесоюзной Академии архитектуры, 1936. С. 117-140.
11. Лукин И.И. Первостроители: Из истории строительства на Крайнем Северо-Востоке СССР. 2-е изд. Магадан: Магаданское Кн. изд-во, 1987. 380 с.
12. Никифоров А.А. Понятие «достопримечательное место» в системе охраны недвижимого культурного наследия // Культура: управление, экономика, право. 2013. № 4. С. 7-13.

References

1. Alekseyev Yu.V., Somov G.Yu., Shevchenko E.A. *Gradostroitel'noye planirovaniye dostoprimechatel'nykh mest: Osnovy planirovaniya* [Urban planning of places of interest: Fundamentals of planning. In 2 volumes]. Moscow, 2012, 176 p.
2. Bespalova D.A. There is to a question of the current state of study of the concept «architectural heritage». Tomsk State University Journal of Cultural Studies and Art History, 2018, 30, pp. 183-191. DOI: 10.17223/2220836/30/21
3. Dolinskaia I.M. *Stroitel'stvo sotsgoroda Bobrikovskogo khimkombinata kak opyt formirovaniya komfortnoy gorodskoy sredy. 1929-1940 gody* [The Bobrikovsky chemical plant sotsgorod construction as an experience in creating a comfortable urban environment. 1929-1940. Nizhny Novgorod Regional Public Organization of Landscape Architects. Proceedings of the XV Regional Scientific and Practical Conference]. Nizhnij Novgorod, 2018, pp. 27-40.
4. Dolinskaia I.M., Egorova-Orletinova E.S. *Urban-blok kak instrument sohraneniya istoricheskoi slozhivshejsya struktury kvartal'noj zhiloi zastrojki Magadana* [Urban-block as an instrument

- for the Magadan historical structure of the residential quarters preserving. Collection Science, education and experimental design. Abstracts of the teaching staff, young scientists and students scientific-practical conference reports. Vol. 1]. Moscow, 2019, pp. 363-365.
5. Dolinskaia I.M. The Murmansk region city of Kirovsk 1936-1940s reconstruction as an example of the early sotsgorods socialist idealization. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2021, no. 4(57), pp. 154-173. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2021/4kvart21/PDF/09_dolinskaia.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-4-154-173
 6. Ivanova A.P. *Dal'nevostochnyy imperskiy proyekt: Magadan – zabytaya stolitsa «Dal'stroya»* [Far Eastern imperial project: Magadan – the forgotten «Dalstroy» capital]. *Tomsk State University Bulletin. Architecture and design*, 2008, no. 3(10), pp. 221-232.
 7. Ivanova A.P., Kradin N.P. *Dal'nevostochnyy variant «stalinskogo ellinizma»* [«Stalinist Hellenism» Far Eastern version]. *Project Baikal*, 2008, no. 16, pp. 162-169.
 8. Ivanova A.P. *Sovetskiy ellinizm: arkhitekturnyy diskurs v dal'nevostochnoy periodike (1936-1956 gg.)* [Soviet Hellenism: architectural discourse in Far Eastern periodicals (1936-1956)]. *The Pacific State University Bulletin*, 2009, no. 3(14), pp. 273-282.
 9. Kozlov A.G. *Magadan: Vozniknoveniye, stanovleniye i razvitiye administrativnogo tsentra Dal'stroya (1929-1945)* [Magadan: The emergence, formation and development of the administrative center of Dalstroy (1929-1945)]. Magadan: North-Eastern Scientific Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, 2007, 306 p.
 10. Lavrov V.A. *Arkhitekturno-planirovochnyy ansamb'l'* [Architectural and planning ensemble]. *Architectural Problems: Collection of materials: edited by A.Ya. Alexandrova: Volume I, book 1*. Moscow, 1936, pp. 117-140.
 11. Lukin I.I. *Pervostroiteli: Iz istorii stroitel'stva na Kraynem Severo-Vostoke SSSR* [First builders: From the history of construction in the Far Northeast of the USSR. 2nd ed.]. Magadan, 1987, 380 p.
 12. Nikiforov A.A. *Ponyatiye «dostoprimechatel'noye mesto» v sisteme okhrany nedvizhimogo kul'turnogo naslediya* [The «noteworthy place» concept in the immovable cultural heritage protection system]. *Culture: management, economics, law*, 2013, no. 4, pp. 7-13.

ОБ АВТОРЕ

Долинская Ирина Марковна

Профессор кафедры «Градостроительство», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
adolinskaya@yandex.ru

ABOUT AUTHOR

Dolinskaia Irina M.

Professor of the Urban Planning Department, Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow, Russia
adolinskaya@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 20.07.2024; одобрена после рецензирования 05.09.2024; принята к публикации 10.09.2024.