

УДК 72.03

*О.С. СУББОТИН, канд. архитектуры, доцент, почетный архитектор России,
член-корр. Международной академии архитектуры (subbos@yandex.ru),
Кубанский государственный аграрный университет (Краснодар)*

Архитектурно-градостроительная культура г. Новороссийска (XVIII–XX вв.)

Основываясь на культурно-исторической преемственности г. Новороссийска, рассмотрена его архитектурно-градостроительная культура. Акцентируется внимание на различные факторы, способствующие градостроительному развитию указанного города. Выделены основные памятники историко-архитектурного наследия.

Ключевые слова: наследие, традиция, градостроительная культура, развитие, памятник, Новороссийск, укрепление, бухта, ландшафт.

Огромная честь и большая заслуга иметь высокое звание «город-герой», и Новороссийск по праву удостоен этого. С самых первых дней основания город является форпостом южных границ Российского государства. Яркое свидетельство этому – находящиеся на территории города 86 военно-исторических и более 50 исторических и архитектурных памятников. В связи с этим сохранение и изучение архитектурно-градостроительной культуры, сложившейся на основе культурно-исторической преемственности, особенно важно при реконструкции в историческом центре города, что и определяет актуальность исследования. Примечателен и тот факт, что возраст древнейших поселений, которые известны на территории города и его окрестностей около 6 тыс. лет. Наряду с этим исторический анализ наследия послужит научной базой для сохранения гармоничного культурного городского ландшафта, дальнейшего его развития на основе преемственности и традиций. Цель данного исследования – рассмотрение в хронологической последовательности этапов архитектурно-градостроительного развития культуры Новороссийска, характеристика его основных памятников истории и архитектуры.

Уникальны ландшафтно-топографические особенности города, который находится на стыке трех географических сред: моря, гор и степей. В разные времена на его территории жили горские племена, создавали поселения уроженцы далеких заморских стран, заходили степные кочевники. Более 170 древних поселений, могильников, курганных групп обнаружено в районе города.

В районе Новороссийска сохранилось много античных памятников, связанных с греческой колонизацией Черноморского побережья. Древние авторы упоминают названия поселений к юго-востоку от Горгиппии (Анапы). Это Патус, Гиерон, Баты. Следы поселений VI в до н. э. – IV в. н. э. можно встретить в любой долине. Наиболее крупные из них с сохранившимися остатками каменных зданий: Раевское городище, Широкая Балка, Соленое озеро. Крупное поселение и могильник в с. Мысхако можно связать с Батами Страбона. Цепочка укрепленных усадеб в Цемдолине, Владимировке, у Лиманчика, на г. Сапун, у хуторов Семигорье

и Ленинский Путь пересекает весь район. Исследование этих памятников дало огромный научный материал по эпохе греческой колонизации, а из массы предметов, поступивших в музей в результате раскопок, часть можно отнести к шедеврам мировой культуры.

Новороссийск – город-порт, своим названием обязанный Новороссийской бухте, самой удобной и большой на Черноморском побережье Кавказа. Генуэзцы называли ее Кола-Лимане, т. е. «прекрасная бухта». Впоследствии турки назвали бухту Суджукской. На месте современного города некогда существовал город Боспорского царства Баты, в IV в. н. э. разрушенный. В XIII в. генуэзцы в устье р. Цемес основали крепость Батарю. С XV в. город под ударами турок прекратил свое существование. С 1722 по 1812 г. на берегу бухты была турецкая крепость Суджук-Кале (по-абхазски «колбасная крепость», по-черкесски «замок маленьких мышей»). В сентябре 1838 г. на месте города было заложено Новороссийское (Константиновское) укрепление под руководством адмирала М.П. Лазарева и генерала

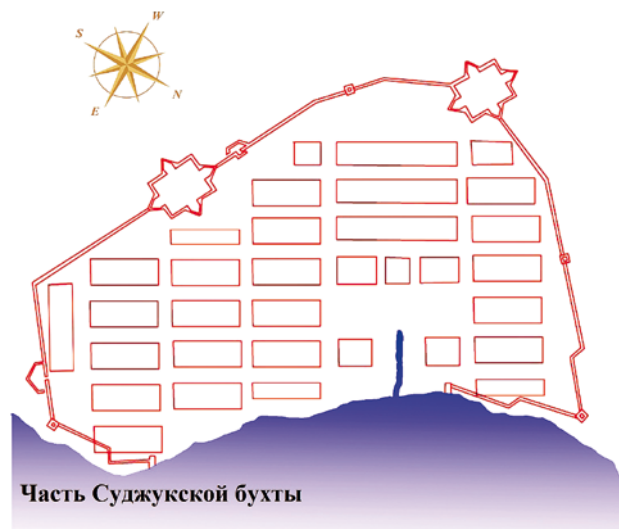


Рис. 1. Генеральный план укрепления Новороссийска. 5.09.1844 г.



Рис. 2. Общий вид города



Рис. 3. Памятник казакам Липского поста



Рис. 4. Главная улица города – Серебряковская

Н.Н. Раевского (рис. 1), которое было оставлено в 1855 г. В сентябре 1866 г. укрепление было восстановлено как административный центр Черноморского округа [1].

Военное укрепление Новороссийска состояло из системы фортов, блокгаузов, земляных валов, ровов с подъемными мостами и предмостными укреплениями. Эти фортификационные сооружения, расположенные на пологих склонах гор южного берега бухты, примыкали к морю и по периметру составляли 2100 сажень, или около 4,5 тыс. м. На территории военных укреплений было построено здание адмиралтейства, а перед ним легкий деревянный причал. В 1848 г. была построена первая в городе церковь – Николаевская. Находилась она в основной части города и стояла на площади, которая именовалась церковной. Построена она была из камня и крыта железом. С этого момента начинается новая история Новороссийска (рис. 2).

Для скорейшего освоения Закубанья царское правительство решает заселить его казачьими станицами, несмотря на продолжавшуюся Кавказскую войну. В географическом расположении Закубанье – местность левобережья реки Кубани южнее русла до предгорья Кавказских гор, так же называется, как Закубанская равнина, или Наклонная Закубанская равнина. В течение 1862 г. отрядом казаков было заложено 11 казачьих станиц, и среди них Новороссийская станица. Она была устроена на форштадте Константиновского укрепления и заселена большей частью семьями из Азовского казачьего войска (бывшего Задунайского). Свидетелем этого периода является памятник казакам Липского поста у Неберджаевского водохранилища (рис. 3).

Исторические материалы свидетельствуют, что в середине XIX в. для связи правобережья Кубани с берегом Черного моря была построена Адагумская коммуникационная укрепленная линия. Она проходила от современного г. Славянска-на-Кубани до Новороссийска и состояла из 20 постов. В ее составе находился и Георгиевский пост, расположенный на берегу р. Неберджай у липовой рощи. Пост представлял собой в плане прямоугольник, образованный двойным плетневым забором с земляной засыпкой между плетнями. В заборе были сделаны бойницы для стрельбы. Внутри поста находилась казарма-полуземлянка.

Станица Новороссийская размещалась на месте южной части нынешнего города. Селение получило среди жителей название Станичка. С мая 1865 г. начинается отвод земельных участков под строительство жилых домов, 10 марта 1866 г. издается положение о заселении северо-восточного побережья Черного моря и управления им, согласно кото-

рому основывается Черноморский округ. С этого времени учреждается город Новороссийск, который объявляется окружным центром.

Постепенно со стороны казарм (ныне район Планетария) формируется главная улица города – Серебряковская (рис. 4). Здесь располагается большинство общественных зданий: государственные учреждения, магазины, гостиницы. Для отдыха горожан служил городской сад с летним театром, буфетами и эстрадой для музыкантов. Но несмотря на это, город рос медленно. Это объяснялось и отсутствием хорошо продуманного плана заселения города, и малой сетью колесных дорог, и недостатком средств, выделяемых на освоение края.

Архитектурный облик Новороссийска того времени формировался в основном одноэтажными домами, только в центре и в отдельных местах воздвигались островки двух- и трехэтажных зданий, построенных в стиле модерн или в смешанном стиле (эkleктика). Административным и общественным центром по-прежнему была улица Серебряковская. При этом фасады зданий здесь пестрели вывесками различных контор, складов, магазинов.

В 1906 г. первым главным архитектором Новороссийска был назначен Семен Акимович Калистратов, получивший образование в Лозаннском университете на архитектурно-строительном факультете. В конце 1904 г. он поселяется на Тонком мысу близ Геленджика, с этого времени начинается его проектная и строительная деятельность. В Новороссийске Калистратов проводит гидрогеологические изыскания по устройству водопровода, а вступив в должность городского архитектора, начинает работу по благоустройству города.

По его проекту построен ряд зданий и объектов, часть из которых сохранилась и до настоящего времени:

- здание Городского дома (1909 г.), ныне педагогический колледж;
- здание городской больницы (1909 г.), сохранилось в неизменном виде;
- здание «Русского для внешней торговли банка», ныне на этом месте здание индустриального техникума;
- городской летний театр (1912 г.), сгорел в 1942 г. во время бомбежки;
- летний буфет и ресторан в городском саду (1908 г.), здание не сохранилось;
- несколько школ.

Вместе с этим было устроено два бульвара: Раевский, ныне часть ул. Новороссийской Республики от ул. Гончарова до моря, и Александровский, ныне ул. Победы; проложе-



Рис. 5. Городской дом



Рис. 6. Схема регулярной планировочной структуры Новороссийска



Рис. 8. Элеватор



Рис. 7. Железнодорожный вокзал



Рис. 9. Новороссийский порт. Южная сторона

но Анапское шоссе; были начаты работы по прокладке водопровода и канализации.

Особое место среди построек С.А. Калистратова принадлежит зданию Городского дома (ныне выставочный зал, бывший педагогический колледж). История строительства Городского дома заслуживает внимания, так как в ней ярко проявилась «забота» царского самодержавия о выборных органах городского самоуправления. Царь разрешил иметь в городах выборные думы, и в 1906 г. был объявлен закрытый конкурс на проект здания Городского дома. Среди предложенных первое место занял проект двухэтажного каменного здания под девизом «медуза», автором которого и был С.А. Калистратов. Здание Городского дома являлось лучшим зданием дореволюционного Новороссийска. И по сей день оно остается заметной точкой исторически сложившегося центра города. Основной двухэтажный объем здания, строительство которого завершилось в конце 1908 г., оформлен трехчетвертными доисторическими колоннами с арочными окнами, а центральная часть и торцовые выступы выполнены в стиле модерн. Здание имело центральное паровое отопление и паркетные полы в думном зале. Возле здания был сделан первый асфальтированный тротуар в Новороссийске. Городской дом предназначался для торговых и общественных целей. В левом крыле размещался Городской общественный банк. Центральную правую часть здания занимали городская дума и городская управа (рис. 5) [2].

История Новороссийска одновременно уникальна и типична для градостроительного развития городов Юга России конца XIX – начала XX в. (рис. 6). Уникальна по соединению многочисленных разнохарактерных природных факторов, каждого из которых было бы достаточно для быстрого развития города и его процветания. Здесь находилась великолепная с точки зрения обширности и удобства бухта, способствовавшая созданию первого в России крупного незамерзающего работающего на экспорт порта. Второй фактор, благоприятствовавший быстрому росту города, – мине-

ральные богатства края. Третий – благодатный климат, великолепные природные ландшафты: красота местоположения, сочетание естественных лесов, гор и моря. В числе причин, способствовавших быстрому развитию Новороссийска, оказалась сравнительно малая высота отрогов Кавказского хребта, предопределившая прокладку трассы первой ветки железной дороги именно к Новороссийску. Наконец, одним из факторов, повлиявших на развитие города, явилась близость богатейших залежей цементного камня [3].

Следует отметить, что своим появлением многие южные железнодорожные комплексы обязаны строительству Владикавказской железной дороги, которое российское правительство начало в конце XIX в. Так и быстрый рост Новороссийска начался со строительства железнодорожной ветки Тихорецкая – Новороссийск, проходившей через Екатеринодар (рис. 7). Сюда хлынула масса коммерческого и рабочего люда. Всего за 11 лет (1886–1897 гг.) население Новороссийска выросло в 2,6 раза.

На этой дороге было построено: несколько десятков депо, четыре крупные железнодорожные мастерские, элеваторы на станциях (Армавир, Новороссийск, Тихорецкая и др.). Необходимость строительства в Новороссийске элеватора была вызвана притоком в Новороссийский порт зерна с Кубани, Дона, Поволжья и Ставрополя, возросшим после открытия в 1888 г. железнодорожного сообщения с Новороссийском. Строительство элеватора велось с апреля 1891 г. по октябрь 1894 г. по проекту почетного члена Петербургской академии наук С.В. Кербедза (рис. 8) [4].

Пуск новороссийской ветви Владикавказской железной дороги способствовал быстрому развитию порта (рис. 9). Новороссийский порт – один из крупнейших в России, строился с 1886 по 1896 г. Он имел два мола: западный и восточный, семь пристаней. Строительство железной дороги и Новороссийского порта дало толчок для развития сельского хозяйства не только Кубани, но и всего Северного Кавказа. Порт открыл широкие возможности по сбыту зерна, а железная дорога упростила его доставку.



Рис. 10. Новороссийский порт после норд-оста 1907 г.

Вместе с тем следует акцентировать внимание на особенности природно-климатической зоны Черноморского побережья – знаменитой Новороссийской боры. В районе Новороссийска сложился идеальный комплекс условий для формирования и развития боры – холодного северо-восточного ветра, срывающегося с гор, который является препятствием для коммерческого развития города и порта. При этом бора может быть катастрофической, парализуя на длительное время жизнь побережья. Бора может бушевать по всей полосе от перевалов хребта Маркотх до поселка Мысхако, также захватывая и широкую полосу моря. Жестоким оказался обрушившийся на город 9 января 1907 г. норд-ост, принесший с собой разрушения и трагедии. Цемесская бухта в портовой части замерзла, а скорость ветра достигала 35 м/с при 25-градусном морозе (рис. 10, 11).

В 1888 г. железная дорога связала Новороссийск с Москвой, а двумя годами ранее порт Новороссийска стал одним из самых крупных на побережье. Теперь главными импортируемыми продуктами стали зерно, цемент, лес и нефть. Экономический кризис 1891 г. ничуть не уменьшил рост торговли, напротив, в это время разворачивается строительство шоссе Новороссийск – Сухуми. Эта дорога была построена в рекордно короткие сроки, она была названа «голодной», но при этом именно она оживила экономику региона.

После 30 лет существования Черноморский округ выделяется в самостоятельную Черноморскую губернию, самую маленькую во всей Российской империи. В ее состав вошли Вельяминовский, Сочинский и Новороссийский округа. Новый статус города как центра всей губернии дал новый мощный импульс в развитии культурного, промышленного и курортного центра. В конце XIX в. ул. Портовая была артерией деловой жизни города, что нашло непосредственное отражение в характере ее застройки (рис. 12).

На 1910 г. в городе существовал ряд конфессий, которые нашли отражение в соответствующих зданиях: пяти православных храмах, одном католическом костеле, двух синагогах, одной армянской церкви и одной лютеранской кирхе. С началом Первой мировой войны и закрытием Дарданелл грузооборот Новороссийска по экспорту и импорту сильно упал. Господство на Черном море германских крейсеров и неоднократные бомбардировки города сжали и каботажное плавание. С этого времени происходит практически прекращение всякого городского строительства, уменьшается численность населения.



Рис. 11. Обледенелый дом в норд-ост. 1907 г.

Годы гражданской войны также нанесли Новороссийску ряд очень сильных ударов. Замер порт, и прекратили работу цементные заводы. При отступлении белой армии были произведены большие разрушения: сожжены башенные амбары, элеваторы, уничтожены железнодорожные склады и многое другое. Большинство владельцев особняков и доходных домов покинули Россию. Особняки занимают административные и партийные организации, доходные дома приспособляются под коммунальное жилье. В связи с изменившейся идеологией проводится ряд мероприятий в отношении церквей. Часть из них была разрушена, остальные переоборудованы под клубные и складские помещения.

Суровым испытаниям подвергся Новороссийск в годы Великой Отечественной войны. Фашистские войска, сознавая значимость Новороссийска в стратегическом плане, проводили массовые бомбардировки города. После отступления врага город представлял собой груды развалин. По определению государственной комиссии Новороссийск был разрушен на 95%. Советское правительство принимает решение о первоочередном восстановлении пятнадцати городов страны, в число которых вошел и Новороссийск. Работа по разработке генерального плана города велась под руководством Б.М. Иофана – ведущего советского архитектора сталинского периода, автора многочисленных проектов общественных и административных зданий в социалистической стилистике. Параллельно с разработкой проекта началось восстановление наиболее сохранившихся зданий. В первую очередь были восстановлены предприятия, заводы, морской порт и железнодорожный узел.

В соответствии с разработанным генеральным планом было принято решение о расчистке от завалов ряда кварталов в центральной части города и создания Парковой магистрали. Методом народныхстроек были построены здание городского театра, шесть летних кинотеатров, пляжи, водные станции, стадионы, городские набережные протяженностью около 3 км. Возрастали темпы жилищно-гражданского строительства, которое велось на участках, свободных от сноса, как правило, в выборочном порядке. Было пересмотрено решение о местонахождении городской площади.

В 50-е гг. XX в. была осуществлена застройка квартала вдоль набережной Адмирала Серебрякова в границах улиц Революции 1905 года, Мира, Новороссийской Республики, преимущественно 4- и 5-этажными зданиями, которые были выполнены с использованием композиционных



Рис. 12. План Новороссийска. 1902 г.

приемов неоклассики. Эти здания составляли ансамбль жилых домов, построенных по индивидуальным проектам архитектора Черноморпроекта Б.А. Ухова. Также строится ряд жилых домов по ул. Советов, Губернского. В это же время формируется не только застройка центральной части города в границах ул. Советов, Новороссийской Республики, Свободы и Мира, но и архитектурный облик города в целом.

Современное территориально-пространственное формирование города Новороссийска невозможно без анализа основных исторических этапов развития архитектурно-градостроительной культуры города. Особое внимание

также должно быть уделено комплексному географическому рассмотрению факторов возникновения и развития города начиная с первых дней его основания. При этом исторический центр – сердце города, ключевой элемент в его организме, от него в большей степени зависит его дальнейшее развитие и формирование. В то же время исторические здания – своеобразная золотая нить, вплетенная в ткань города. Они являются не только символом города, но и связующим звеном разных поколений. С уважением и благодарностью мы вспоминаем людей, сохранивших замечательные творения. Эти здания и сооружения поражают своей грациозностью и простотой, величием и гармонией, в каждом из них есть своя душа, и поэтому они будут жить вечно.

Список литературы

1. Ковешников В.Н. Очерки по топонимике Кубани. Краснодар: РИЦ «Мир Кубани», 2006. 252 с.
2. Субботин О.С. Историко-архитектурное наследие г. Новороссийска / О.С. Субботин, Э.А. Мирзоян // «Научное творчество молодежи – шаг в будущее!»: Сб. мат. I межрегион. студ. науч.-практ. конф. (14 апреля 2011 г., г-к Анапа). Краснодар: Экоинвест, 2011. С. 60–62.
3. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Книга третья / Под общей ред. Е.И. Кириченко. М.: Прогресс-Традиция, 2010. 616 с.
4. Субботин О.С. Архитектура железнодорожных комплексов в системе города // Жилищное строительство. 2013. № 2. С. 9–13.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

26 февраля -
1 марта
2014

Россия
Краснодар
Зиповская, 5



АРХИТЕКТУРА • СТРОИТЕЛЬСТВО • ИНТЕРЬЕР

Получите электронный билет на сайте
www.yugbuild.com

YugBuild

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ
СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ
ЮГА РОССИИ



Россия
ООО «КраснодарЭКСПО»
Т +7 861 200 1234
E yugbuild@krasnodarexpo.ru

Генеральный партнер



Генеральный спонсор



Спонсор раздела
«Инженерное оборудование.
Вентиляция»
protherm
Всегда на Вашей стороне

Официальный
информационный партнер

