

Academia. Архитектура и строительство, № 3, стр. 66–78.

Academia. Architecture and Construction, no. 3, pp. 66–78.

Исследования и теория

Научная статья

УДК 711:711.01/09

DOI: 10.22337/2077-9038-2026-3-66-78

Градостроительное формирование предзаводских площадей города Иванова в 1920–1960-е годы: эволюция подходов, практика, тенденции

Снитко Александр Владимирович (Иваново). Доктор архитектуры, доцент, советник РААСН. Ивановский государственный политехнический университет». Эл. почта: snitko-nauka@mail.ru

Балынин Павел Сергеевич (Иваново). Ивановский государственный политехнический университет. Эл. почта: balynin.2015@mail.ru

Аннотация. Иваново (до 1932 года – Иваново-Вознесенск) стал в ранние послереволюционные годы одной из первых площадок реализации новых идей в промышленной архитектуре молодого советского государства. И если в 1926–1928 годах проектные эксперименты были активны в текстильной промышленности, то в годы первой пятилетки вышедшее на первые позиции строительство предприятий иных отраслей (машиностроение, пищевая, строительных материалов) велось в русле общесоюзных архитектурных методических подходов. Формированию предзаводских площадей с этого времени стало придаваться важное значение. Наиболее крупные объекты промышленного строительства СССР явились апробацией и примером новых принципов решения этих пространств во многих городах страны. В статье авторами рассматривается эволюция практики архитектурной организации стыковых зон промышленных предприятий, изменение подходов к их созданию на примере города Иванова в 1920–1960-е годы – в период создания научно-обоснованных моделей их формирования.

Ключевые слова: предзаводские площади, город Иваново, архитектурная организация, эволюция подходов, предвоенный и послевоенный период

Для цитирования. Снитко А.В., Балынин П.С. Градостроительное формирование предзаводских площадей города Иванова в 1920–1960-е годы: эволюция подходов, практика, тенденции // Academia. Архитектура и строительство. 2026. № 3. С. 66–78. DOI: 10.22337/2077-9038-2026-3-66-78.

Urban Planning of the Pre-Factory Areas in Ivanovo in the 1920s–1960s: Evolution of Approaches, Practice, and Trends

Snitko Alexander Vladimirovich (Ivanovo). Doctor of Sciences in Architecture, Docent, Advisor of RAACS. Ivanovo State Polytechnic University. E-mail: snitko-nauka@mail.ru

Balynin Pavel Sergeevich (Ivanovo). Ivanovo State Polytechnic University. E-mail: balynin.2015@mail.ru

Abstract. In the early post-revolutionary years, Ivanovo (formerly known as Ivanovo-Voznesensk) became one of the first sites for the implementation of new ideas in the industrial architecture of the young Soviet state. While design experiments were active in the textile industry in 1926–1928, during the first five-year plan, the construction of enterprises in other sectors (mechanical engineering, food production, and construction materials) was carried out in accordance with the all-Union architectural methods. From this point onward, the formation of pre-factory areas became of great importance. The largest

industrial construction projects in the USSR were an experiment and an example of new principles for solving these spaces in many cities across the country. In this article, the authors explore the evolution of the practice of architectural organization of industrial enterprises' junction zones and the changing approaches to their creation, using the example of Ivanovo in the 1920s and 1960s, during the development of scientifically based models for their formation.

Keywords: prefactory areas, the city of Ivanovo, architectural organization, evolution of approaches, pre-war and post-war periods

For citation. Snitko A.V., Balynin P.C. Urban Planning of the Pre-Factory Areas in Ivanovo in the 1920s–1960s: Evolution of Approaches, Practice, and Trends. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2026, no. 3, pp. 66–78, doi: 10.22337/2077-9038-2026-3-66-78.

Проблема формирования функциональных, планировочных, пространственных и художественных взаимосвязей производственных комплексов и селитебных районов возникла не в XX столетии. К ней обращались ещё социалисты-утописты в доиндустриальную эпоху. В последние десятилетия XIX века в связи с бурным развитием промышленных предприятий, резким увеличением количества трудящихся, возникновением экологических проблем учёные предлагали новые пути сосуществования селитьбы и промышленности индустриального типа. Одной из первых работ, наиболее точно поставивших вопрос о принципах проектирования индустриальных объектов, была статья У. Морриса «Фабрика, какой она может быть» (1884). В статье впервые предпринята попытка осмыслить необходимые пути развития промышленной архитектуры с позиций создания нормальных условий труда рабочих как с точки зрения типологии (вентиляция, освещение корпусов, культура производства), так и с точки зрения градостроительства (экология среды фабричных комплексов, их взаимосвязь с жилой зоной).

В СССР в первые годы развития социалистической промышленности вопросы формирования стыковых зон между промышленностью и селитьбой не стояли так остро. Исследования специализированной литературы 1920-х годов по проблемам промышленного строительства в нашей стране (журналы «Современная архитектура», «Строительная промышленность», монография Л.А. Серка «Архитектура промышленных зданий») показали, что основное внимание уделялось вопросам функциональной организации зданий и комплексов. Основным фактором при этом было рациональное технологическое построение фабрик и заводов и минимизация затрат на их строительство. Градостроительные решения многих приведённых в названных изданиях предприятий (а среди них были как уже реализованные или проектируемые объекты, так и конкурсные проекты) обладали определённой индифферентностью к окружающей планировке (будь то застройка или транспортная магистраль). С одной стороны, это может объясняться проектированием новых заводов и комбинатов за пределами городской черты, но с другой – в случаях, когда проектирование велось в структуре освоенных территорий, – это говорило об отсутствии постановки вопросов организации планировочных и художественных

взаимосвязей промышленной площадки и прилегающей застройки. Примеров проектирования предзаводских площадей практически не было, редкие примеры обнаружены лишь в составе конкурсных проектов (как, например, в конкурсном проекте С.Е. Чернышова кино-фабрики «Совкино» [1]), либо проектов новых, функционирующих как единый организм промышленно-селитебных образований (проект планировки города Кузнецка [2]).

Концепция создания предзаводских площадей на рубеже 1920–1930-х годов стала активно реализовываться в проектах крупных новых предприятий тяжёлой индустрии, строившихся одновременно с их соцгородами (Уралмаш в Свердловске, Новокузнецкий, Нижне-Тагильский, Магнитогорский металлургические комбинаты, Сталинградский и Челябинский тракторные, автозавод в Горьком и т.п.) [3–5]. Многие из них опирались на американский проектный опыт, но были глубоко адаптированы для социалистического градостроительства, призванного реализовать в жизнь идеи победившего рабочего класса. Одним из часто применяемых планировочных решений примыкающей к такому промышленному предприятию селитьбы стала система сходящихся к предзаводской площади улиц. Такая композиция была характерна для проектов Гипромеза – проектного института, базировавшегося в Ленинграде. Очевидно, что её применение было обусловлено определённым влиянием градостроительных приёмов, традиционных для проектной школы этого города. Однако с 1930 года проектирование крупных металлургических и машиностроительных предприятий стало осуществляться выделившейся из Гипромеза проектно-строительной организацией «Госпроектстрой», главным архитектором которой стал москвич А.С. Фисенко.

В 1930-е годы, по мере развития промышленности в городах, формирования их современного архитектурного облика проблемы градостроительной организации предзаводских территорий стали подниматься и в специальной литературе. Индифферентность промышленной застройки по отношению к городским пространствам была верно подмечена по результатам возведения объектов первого индустриального плана Советской России – плана ГОЭЛРО (в частности, в печати критиковались недостаточно выраженные градостроительные связи между промышленной площадкой и селитебными кварталами Шатурской ГРЭС).

В 1930-е годы в свет также выходит ряд монографий по проблемам промышленной архитектуры (в составе которых имеются разделы градостроительной направленности) – «Фабрично-заводская архитектура» (В.Л. Гофман, 1931), «Современная фабричная заводская архитектура» (В.Д. Цветаев, 1933), а также одно из первых изданий, посвящённых проблеме планировки промышленных районов, – сборник работ сектора планировки Промстройпроекта, в котором обобщён первый опыт проектирования новых промышленно-селитебных образований (1934). Но если поначалу в монографических и периодических изданиях 1930-х годов – журналах «Проект и стандарт» (издание Промстройпроекта), «Планировка и строительство городов» (издание Наркомхоза РСФСР, Гипрогора и Горстройпроекта) и «Архитектура СССР» (издание Союза архитекторов СССР) – примеры решения генеральных планов предприятий ещё во многом транслировали градостроительные приёмы предыдущего десятилетия, то к 1935 году, не отвергая предыдущие факторы проектирования, отчётливо «заявляет о себе» композиционно-градостроительный фактор, определяющий необходимость проработки вопросов пространственных взаимосвязей промышленных и селитебных комплексов. Он наглядно реализуется в проектах предзаводских площадей. Это проектирование охватывает как практическую область строительства, так и теоретическую – в виде эскизных проектов [6; 7].

В 1936 году в сборнике Всесоюзной академии архитектуры «Проблемы архитектуры» выходит большая статья А.Э. Зильберта «Планировка промышленной территории», в которой отражаются новейшие практики и предложения (в том числе в виде курсовых и дипломных проектов под руководством А.Э. Зильберта, В.В. Кратюка и И.С. Николаева) формирования не только генеральных планов предприятий, но и предзаводских площадей. В этой статье автор уже ясно формулирует их градостроительное значение и важность не только функционально, но и художественно осмысленного пространства. Он пишет: «Композиционный центр промышленной территории должен быть ориентирован на главные подходы к заводу. Особо важное значение приобретает композиция входной площади, особенно это касается заводов с преобладанием горизонтально протяжённых объёмов. Выявление подходов к заводу – главная задача в решении входной площади, играющей очень часто роль композиционного центра всего промышленного комплекса. Входная площадь представляет собой ансамбль, воспринимаемый одновременно. Зритель может находиться вне площади, проезжая мимо завода, и в этом случае площадь должна чётко выявить место входа на завод и как бы подводить к восприятию всего ансамбля. Как бы удачно ни была решена архитектура отдельных зданий, впечатление композиционного единства может быть достигнуто лишь при целостном архитектурном решении всего ансамбля площади и при общих стиливых признаках всех сооружений на площади» [8].

В 1935 году известный в области промышленной архитектуры зодчий И.С. Николаев публикует в журнале «Академия

архитектуры» статью «Об архитектурном лице советского завода», а в 1937-ом – в сборнике «Проблемы архитектуры» издательства Академии архитектуры СССР статью «Завод и город», в послевоенные годы выходят его книги «Планировка и застройка заводских территорий: архитектурно-градостроительные вопросы» (1954) и «Промышленные предприятия в городах: размещение, планировка, благоустройство» (1965). Он вводит в архитектурный лексикон термин «предзаводская площадка» для малых промышленных предприятий. Великий практик в области промышленного строительства А.С. Фисенко в 1956 году выпускает монографию «Архитектура промышленных сооружений». В предвоенные и послевоенные годы в журнале «Архитектура СССР» вопросам формирования промышленных предприятий как полноценной составляющей городской застройки посвящали свои статьи такие архитекторы как Б.В. Гладков, М.П. Макотинский, М.Г. Бархин, И.С. Николаев, А.С. Фисенко, В.А. Мыслин, Д.М. Аранович, С.З. Гинзбург, Е.М. Попов и другие.

Таким образом, в теоретических исследованиях учёных-архитекторов и в передовых практических градостроительных работах ещё с 1930-х годов ставились задачи разработки принципов формирования полноценных предзаводских площадей и предлагались соответствующие решения, а к началу 1960-х годов их проектирование стало уже неотъемлемой практикой проектирования промышленных предприятий.

Иваново-Вознесенск в первой половине XX столетия был одним из важнейших промышленных центров России–СССР. В первые годы СССР здесь активно велось новое строительство и реконструкция промышленных объектов. Однако начало изучения практики их градостроительного формирования относится лишь к последней трети XX века (естественно, литература об истории их строительства охватывает и более ранний период, но носит она сугубо просветительно-краеведческий характер).

Первым научным архитектурным трудом, в котором проведено глубокое исследование ивановских текстильных фабрик, стали докторская диссертация Н.С. Гераскина [9]. В 1981 году И.Н. Хлебниковым выполнено исследование архитектуры Иваново-Вознесенска конца 1920-х – начала 1930-х годов [10]. В 1970–1980-е годы активное изучение промышленной архитектуры вели ивановский архитектор А.Б. Дьяков и краевед Л.А. Шлычков. Эти исследователи создали большой пласт фактологического материала по архитектуре промышленных корпусов текстильных предприятий, их генеральным планам. В 1998 году под руководством Е.И. Кириченко в свет вышел фундаментальный труд Государственного института искусствознания Минкультуры России «Свод памятников архитектуры и монументального искусства России» об исторических объектах города Иванова. Он систематизировал многие данные по промышленной архитектуре города, однако ограничился лишь предприятиями текстильной отрасли.

Обширные исследования промышленной архитектуры города и региона северо-востока Центральной России в

1990–2020-е годы выполнены также одним из авторов данной статьи, по результатам чего выпущена серия книг «Промышленная архитектура города Иваново». Эти исследования показали, что ещё в дореволюционные годы при строительстве текстильных фабрик уже встречается такой тип площади, как «парадный двор» между промышленным комплексом и комплексом объектов социальной инфраструктуры (рабочие казармы, школы, больницы, клубы и прочие объекты соцкультбыта) – фактически, современным языком, «предзаводская площадь» [11]. Однако его применение относится больше к малым, вновь строящимся промышленно-селитебным образностям (Лакинск, Южа, Струнино). В дореволюционном Иваново-Вознесенске данная практика не встречается.

Вместе с тем за бортом многочисленных исследований оказался большой пласт промышленной архитектуры 1930–1950-х годов иных (не текстильной) отраслей города, а истории формирования предзаводских площадей в этот период практически не уделялось внимание. Таким образом, данная статья – это первая попытка собрать исторический и фактологический материал об их развитии в контексте общероссийского процесса организации площадей данного типа, выявить пространственно-композиционные основы их построения, указать на принципиальные отличия принципов их формирования на разных этапах развития отечественной градостроительной мысли.

Итак, в отличие от многих промышленных центров страны, крупное промышленное строительство в Иваново-Вознесенске осуществлялось уже с середины 1920-х годов. Оно началось с возведения новых текстильных предприятий.

В ноябре 1925 года ВСНХ СССР был объявлен первый в стране международный архитектурный конкурс на промышленный объект – здание прядильной фабрики им. Ф.Э. Дзержинского в Иваново-Вознесенске [12]. Она была пущена 7 ноября 1927 года. Архитектурным шедевром стала прядильная фабрика «Красная Талка», заложенная 1 мая 1927 года и пущенная в эксплуатацию 1 мая 1929-го. Крупным новым текстильным предприятием – архитектурным комплексом, состоящим из нескольких корпусов, – стал Ивановский меланжевый комбинат, заложенный 1 мая 1928 года и пущенный 7 ноября 1929-го. В эти же годы осуществлялись пристройки к существующим корпусам Мало-Дмитриевской и Сосневской объединённой мануфактур.



Рис. 1¹. Прядильная фабрика им. Ф.Э. Дзержинского. Фотография 1930-х годов

Рассмотрим некоторые аспекты формирования стыковых зон этих предприятий и окружающих территорий.

Фабрика им. Ф.Э. Дзержинского, расположившаяся в структуре сформировавшегося ещё в XIX столетии Верхнеуводьского промышленного района, представляет собой Т-образный в плане корпус с главным фасадом длиной чуть более 200 м, обращённым на улицу Тимирязева и с отступом от её красной линии на 55 м. Несмотря на проведённый архитектурный конкурс, фабрика строилась по проекту местного проектного бюро Ивтекстильтреста (арх. А.А. Стаборовский). Ныне – объект культурного наследия ОКН федерального значения.

Перед фабричным корпусом в качестве своеобразного протяжённого стыкового пространства, видимо, предполагалась озеленённая территория в виде прямоугольного в плане курдонёра (размерами 55×250 м до красной линии и 90×250 м с учетом ширины улицы – 2,2 га) в ряду застройки улицы. Такое решение было вполне оправдано уже сложившейся планировочной структурой промышленного района и прилегающей селитебной застройки, которая основывалась на прямоугольной системе координат. Её композиционной осью логично могла бы стать центральная ось симметрии фабричного корпуса, находящаяся вдали от перекрёстка улиц, а сам корпус создавал бы главный фронт этой предфабричной площадки.

Однако в итоге промплощадка предприятия была огорожена по красной линии улицы, а на территории возможного курдонёра сохранились хозяйственные постройки (рис. 1). Впоследствии, в 1950-е годы, на месте довоенных ворот и калиток главного входа был сооружён административный корпус предприятия в неоклассическом стиле, а в начале XXI века на месте деревянных построек выросло независимое от предприятия трёхэтажное офисное здание, окончательно «убившее» возможность формирования здесь открытой предфабричной площади.

Мало-Дмитриевская мануфактура была в 1920-е годы объектом расширения. По проекту московского треста «Госпромстрой» (арх. Г.Н. Суханов), так же, как и для Сосневской объединённой мануфактуры, к старому фабричному корпусу проектировалась пристройка в размере около 40% от существующего исторического корпуса (рис. 2). Это также было строительство в пределах уже сформировавшейся планировочной структуры промышленного Верхнеуводьского района города.

Формирование генерального плана здесь, впрочем, также не предусматривало создания предзаводской площади или площадки².

Лишь в 1970-е годы возведение административно-бытового корпуса (проект ГПИ-6 Минлегпрома СССР) позволило

¹ Все иллюстрации в статье, кроме особо оговорённых, взяты из открытого доступа сети Интернет.

² Проект расширения фабрики Мало-Дмитриевской мануфактуры // ГАИО. Ф. Р-1012. Д. 585. Л. 1.

градостроительно завершить застройку стыкового участка фабрики и улицы Дзержинского. Новый корпус из двух блоков со смещением друг относительно друга и относительно красной линии улицы сформировал небольшую предфабричную площадку в виде неглубокого курдонёра размерами всего лишь 12×36 м в ряду рядовой застройки жилыми домами.

Фабрика «Красная Талка» строилась также по проекту московского треста «Госпромстрой» (арх. И.С. Николаев, Б.В. Гладков). Ныне – это ОКН федерального значения. Фабрика расположена в окраинном промзоне города рядом с Петрицевской мануфактурой – на холме, возвышающемся в излучине реки Талки.

Здесь не было сформированной улично-дорожной сети.

Несмотря на то, что это была крупнейшая из вновь строящихся прядельных фабрик, она не получила отдельного административного здания и представляла собой единое производственное здание с блоками административного и бытового характера. Въезд на территорию предприятия был сформирован одноэтажным небольшим зданием проходной. Этот въезд замыкал ось перспективы дороги (впоследствии улицы Сосновой), но он не получил перед собой никакого площадного пространства. В проекте формирование какой-либо предфабричной площади или зелёной эспланады предусмотрено не было³ (рис. 3).

Вокруг территории позднее были разбиты участки для индивидуального жилищного строительства. Несмотря на то, что в 1970-е годы рядом со въездом на территорию фабрики были

построены детские дошкольные учреждения предприятия, предзаводская площадь здесь сформирована так и не была (рис. 4).

Меланжевый комбинат, проектировавшийся проектным бюро Ивтекстильтреста (арх. А.А. Стаборовский) в 1926–1927 годах, возводился также на вновь осваиваемых территориях, вне пределов исторического пятна города (в отличие, например, от фабрики им. Дзержинского), за рекой Уводью южнее посёлка Соснево. Ближайшая застройка в те годы отстояла от него почти на 500 м и не оказывала никакого влияния на формирование его архитектурного комплекса.

Комплекс комбината представлял собой композиционно выверенную пространственную структуру из различных корпусов. Однако эта структура была замкнута «сама в себе» без какого-либо проектного предложения по развитию окружающей стыковой застройки. Как таковых предзаводских площадей у обоих входов на комбинат в 1920–1930-е годы не разрабатывалось, а с учётом того, что вокруг постепенно стал размещаться ряд деревянных временных бараков, формирование окружающих предприятие пространств стало носить спонтанный характер (рис. 5). Первоначальный проект был опубликован в общесоюзной профессиональной периодической печати с предложением его всестороннего рассмотрения [13]. Однако при наличии предложений технического характера обсуждений по формированию стыковой зоны не состоялось. Такой подход к проектированию застройки предприятий был для тех лет весьма характерен и «укладывался» в логику общепринятых традиций.

Создание главной предзаводской площади комбината по настоящему началось лишь в начале 1950-х годов, несмотря на то, что ещё в 1930-е со стороны Соснева к комбинату была

³ Генеральный план и чертежи строительства фабрики «Красная Талка» // ГАИО. Ф. Р-1012. Д. 559. Л. 6.

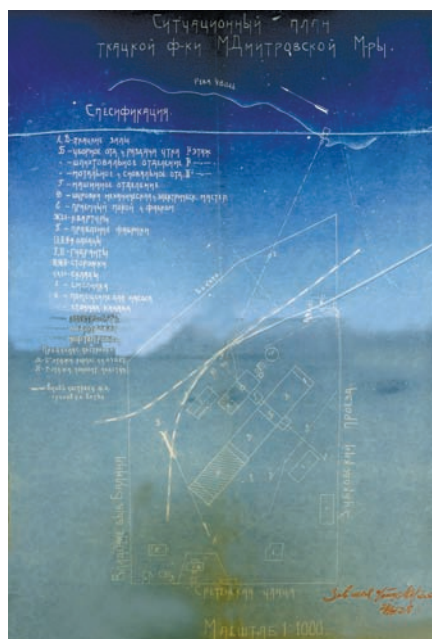


Рис. 2. Чертеж генерального плана фабрики Ново-Дмитриевской мануфактуры. Публикуется впервые (источник: ГАИО. Р-1012. Д. 585. Л. 1).

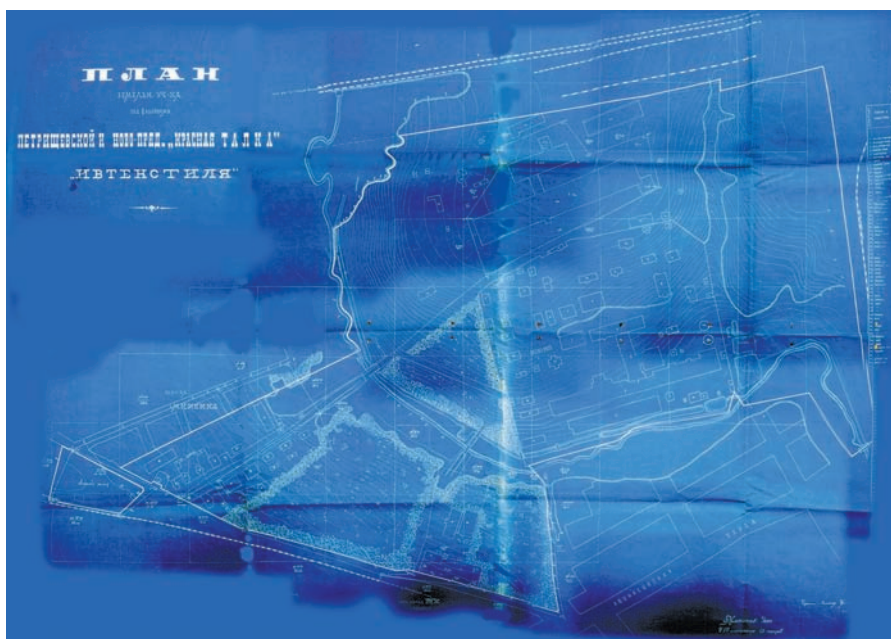


Рис. 3. Чертеж генерального плана прядельной фабрики «Красная Талка». Публикуется впервые (источник: ГАИО. Р-1012. Д. 559. Л. 6)

подведена линия трамвая с конечной остановкой и автобусные маршруты. Архитектурно оформленная площадь получила линейную вытянутую структуру в виде прямоугольника (размерами 80×370 м – 3 га). Её композиционной основой стала продольная центральная ось, ведущая к комбинату от трамвайного «кольца» и замыкающаяся со стороны селитьбы крупным жилым домом, выстроенном в духе сталинской архитектуры (рис. 6 а). Градостроительное завершение пло-



Рис. 4. Прядильная фабрика «Красная Талка». Фотография 1930-х годов

щади со стороны комбината было осуществлено лишь в 1979 году строительством по этой оси административного корпуса комбината в виде так называемого «столбика» (проект ГПИ-6 Минлепрома СССР, арх. В.А. Новиков и Н.Ф. Менде) (рис. 6 б). Таким образом по отношению к комбинату, в отличие от фабрики им. Дзержинского, здесь последовательно сложилось глубокое пространство площади, и здания комбината её формировали лишь опосредованно по небольшому фронту застройки. Более того, исторические корпуса в этой композиционной схеме оказались планировочно развёрнутыми на 30°, что, с одной стороны, не «ложилось» в принятую комбинаторику площади, но с другой – позволяло увидеть их «в объёме».

Однако чёткое градостроительное решение площади существовало недолго. В 2010-е годы на ней возвели здание сетевого продовольственного магазина и церкви.

В начале 1930-х годов увеличение промышленного потенциала Иваново-Вознесенска осуществлялось путём строительства новых предприятий других отраслей – машиностроения, пищевой отрасли, отрасли строительных материалов. Рядом с железнодорожной веткой на Юрьев-Польский в это



а)
 Рис. 5. Меланжевый комбинат: а) фотография 1930-х годов; б) немецкая аэрофото-съемка Люфтваффе. 1942 год



б)



а)
 Рис. 6. Предзаводская площадь меланжевого комбината: а) авторская графо-аналитическая схема на 1990 год; б) фотография 1980-х годов



б)

время возводятся новые заводы – «Иваторфмаш» (торфяных машин) и Силикатный, подвергается коренной реконструкции завод «Ивтекмаш» (текстильного машиностроения).

Завод «Иваторфмаш» был заложен 1 мая 1931 года на северной окраине города, пущен 1 июня 1932-го. Проектирование выполнялось в 1930–1931 годах институтом «Ленгипромаш» [14]. Завод представлял собой комплекс нескольких корпусов, в их числе самостоятельное административное здание, обращённое в сторону городской застройки. Однако в довоенные годы пространство перед ним также не было архитектурно сформировано. Фактически оно долго представляло собой пустырь с расположенными вдали одноэтажными деревянными домами усадебного типа местечка Минеева.

Так же, как у Меланжевого комбината, предзаводская площадь стала приобретать чёткую пространственную структуру лишь в 1950-е годы. Административный корпус фланкировал одну из продольных (западную) сторон площади, а рядом расположенная проходная замыкала перспективу проезда Торфмаша. По остальному периметру прямоугольного в плане пространства (размерами 120×180 м – 2,2 га) был построен ряд двух-трёхэтажных многоквартирных жилых домов в стиле сталинской архитектуры, а также заводской стадион (рис. 7). Позднее, в 1960–1970-е годы, в центре площади был разбит сквер, появилась тематическая монументально-декоративная композиция, планировка сквера была сформирована на основе двух взаимно перпендикулярных осей площади, одна из которых начиналась от входа в административное здание.

В настоящее время площадь сохранила свой исторический облик.

Силикатный завод строился в 1929–1931 годах по адаптированному инженером А.М. Робинзоном типовому проекту треста «Кирпичстрой». Прямо на территории предприятия осуществлялась добыча сырья, а основными постройками были не столько здания, сколько технологические сооружения (эстакады, бункера, смесители и пр.) [15]. Во время строительства завод территориально располагался за пределами городской черты, основной массив производственных сооружений был размещён на расстоянии около 250 м от близлежащей дороги, ставшей позднее улицей городского значения, и не имел композиционной планировочной взаимосвязи с ней.

Административное здание на территории предприятия было построено лишь в 1950-е

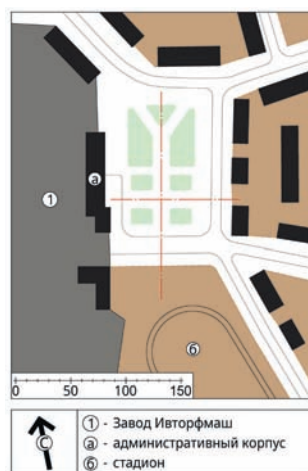


Рис. 7. Предзаводская площадь завода «Иваторфмаш». Авторская графоаналитическая схема на 1990 год

годы на расстоянии 75 м от улицы и обращено в её сторону, но осталось внутри, в пределах ограды завода, которая до сих пор является границей небольшого предзаводского пространства. От центрального входа его симметричного фасада (что характерно для периода начала 1950-х годов) к улице проложена центральная дорожка, ставшая своеобразной композиционной осью, а вход с центральными воротами и фланкирующими его калитками отсылает к архитектурной организации входных зон усадеб нежели промышленных предприятий.

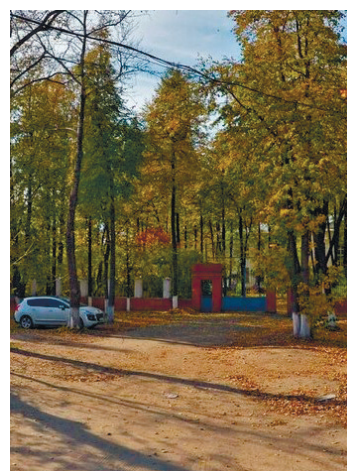
Предзаводская площадка постепенно превратилась в сквер, южнее была возведена автозаправочная станция, а на противоположной стороне улицы стихийно выросли одноэтажные постройки магазинов, склады (рис. 8). Несмотря на расположение к северу от административного здания заводского клуба, стыковое пространство (габаритами 70×150 м – 1 га), к сожалению, до сих пор не приобрело целостного ландшафтно-планировочного решения и ощущения единой предзаводской площади.

В 1930-е годы в Иванове активно стала развиваться пищевая промышленность. Новые хлебозаводы размещались в структуре городской застройки (на улицах Спартака, Парижской Коммуны) без организации предзаводских площадок. Такие возможности благодаря объёмно-планировочным решениям производственных зданий были. Другие предприятия отрасли были сгруппированы в восточный промышленный район на восточной окраине местечка Соснева. Здесь разместились хладокомбинат, маргариновый завод, мясокомбинат, объединённые общей транспортной (в том числе железнодорожной) и инженерной инфраструктурами.

Восточный промышленный район, состоящий из ряда небольших предприятий, получил уже в начале 1930-х годов объединённую предзаводскую площадь. С севера она фланкировалась территорией маргаринового завода, с востока – хладокомбинатом и мясокомбинатом (проект мясокомбината



Рис. 8. Предзаводская зона силикатного завода: а) авторская графоаналитическая схема на 1990 год; б) фотография 2010-х годов



выполнен Всесоюзной конторой «Гипромясо» [16]). Для тех лет это было достаточно новым прогрессивным явлением. Промрайон строился так же, как и Меланжевый комбинат, – вне пределов городской застройки.

С юга долгое время предзаводское пространство не получало какого-либо завершения. И лишь к концу 1950-х годов складываются сегодняшние очертания площади. Её размеры не столь велики (80×100 м – 0,8 га). Однако к западу она планировочно получила дополнительное развитие вглубь жилого района достаточно широким (по сравнению с остальными улицами) линейным пространством шириной 50 и длиной 280 м с появившимся позднее бульваром. Перспективу этой площади по центральной оси визуальнo замыкало и замыкает поныне крупное брутальное здание холодильника, возведенное в 1932 году (рис. 9). С севера – корпуса маргаринового завода. Такое решение с бульваром,



а)



б)

Рис. 9. Предзаводская площадь восточного промышленного района: а) авторская графоаналитическая схема на 1990 год; б) фотография 2010-х годов

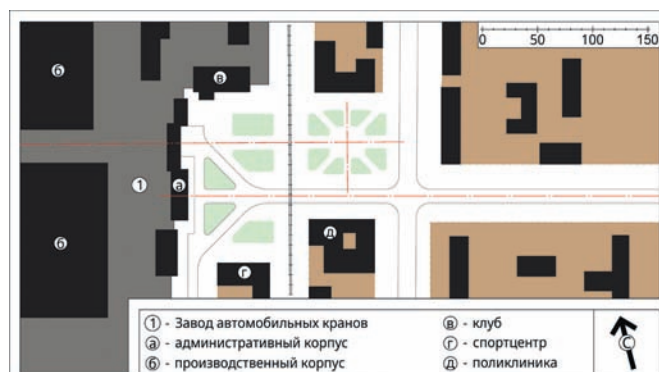


Рис. 10. Предзаводская площадь завода автомобильных кранов. Авторская графоаналитическая схема на 1990 год

ведущим к главной площади промышленного района, в Иванове было применено впервые, оно отсылает к таким градостроительным прототипам предзаводских пространств, как Новокузнецкий металлургический комбинат, Уралмаш, проектировавшимся также на рубеже 1920–1930-х годов.

Однако целостное пространственное «обрамление» этой площади, несмотря на попытки 1950-х и 1970-х годов, так и не было сформировано. Уже в рыночную эпоху новой России в центре этого пространства появились мелкие строения авторемонтных мастерских.

Во второй половине 1930-х годов активного нового промышленного строительства в Иванове не велось. Отдельные производственные корпуса возводились в пределах уже сформированных предприятий.

Промышленное освоение новых территорий началось лишь в конце 1940-х после Постановления Правительства СССР от 27 ноября 1948 г. «О строительстве машиностроительных заводов в Иванове и области». Оно было принято в том числе и в целях исправления явных диспропорций в демографической структуре города, доля женского населения в котором достигала 75%. Новые машиностроительные заводы формируются в новый Южный промышленный район. Здесь в 1949 году закладывается завод автомобильных кранов (пущен в действие в 1954-ом), в 1956-ом сдаётся в эксплуатацию завод испытательных приборов, в 1958-ом – завод расточных станков (заложен в 1953-ем). Во вновь формируемом Нижнеуловском промышленном районе в 1956 году вводится в эксплуатацию завод исполнительных механизмов (вскоре перепрофилированный в завод чесальных машин), в 1958-ом начинает строиться, а в 1963-ем вступает в строй Ивановский камвольный комбинат.

Предзаводские площади этих предприятий уже проектируются с учётом развития архитектурной науки. Но если до середины 1950-х годов предзаводские площади решаются как компактные, ограниченные зданиями пространства, то с конца 1950-х годов они, как правило, располагаются в структуре санитарных разрывов (санитарно-защитных зон) между предприятием и жилыми территориями. Это были новые веяния эпохи модернизма, в основу идеологии которой были положены образы «открытости», «наступившего будущего», «природы», «естественности», «универсума» (по Д. Михейкину [17]).

Завод автомобильных кранов проектируется государственным институтом «Гипромаш» (Москва) и получает главную предзаводскую площадь на замыкании оси улицы Воронина. Постепенно она формируется в виде компактного Г-образного в плане пространства (размерами 150×225 м – 3,4 га), образуемого с юга зданием поликлиники и спортивного центра (1960), а позднее – с северной стороны – многоэтажным жилым домом и клубом завода (1980-е). Здесь располагается административный трёхэтажный корпус, центральная архитектурная ось которого чётко совпадает с осью улицы Воронина, перпендикулярно подходящей к предзаводской

площади (рис. 10). Таким образом, как и в случае с Меланжевым комбинатом, здесь сложилось глубокое пространство площади. Административные здания завода находятся лишь с её одной, короткой, стороны. Однако эта ось в пространстве сложно читаема, так как этажность административного здания составляет всего три этажа, а центр акцентирован лишь небольшим аттиком и строеными узкими окнами.

Вместе с тем отчётливо формируется и ось по основному внутреннему проезду (внутренней улице) завода, не совпадающая с осью внешней, но замыкающаяся со стороны предприятия главным въездом в виде крупной арки с северного торца административного корпуса.

К сожалению, верный градостроительный замысел начала 1950-х годов в начале XXI века в угоду частным интересам был нарушен. Почти в центре площади возведено здание автомобильного торгового центра.

Завод испытательных приборов был построен вдоль улицы Лежневской, при въезде в город с автомобильной трассы Владимир – Иваново (проект московского института «Гипроприбор»). Его предзаводское пространство фактически явилось зелёной эспланадой шириной 60 м, на которую своим главным фасадом обращён трёхэтажный производственный корпус. Главный вход и въезд на территорию обозначен высокой аркой административного корпуса, акцентной башней и небольшой открытой площадкой, создающими главную, перпендикулярную эспланаде, композиционную ось (рис. 11). Эта запроектированная композиция практически сохранена до сегодняшнего времени, несмотря на то, что в структуре зелёной эспланады возведено несколько общественных зданий.

Завод расточных станков (проект института «Гипростанок», Москва), в отличие от завода испытательных приборов, обращён в сторону города (к идущей параллельно улице Стан-

костроителей) исключительно зданиями административного и конструкторского назначения. Однако его предзаводская площадь также фактически представляет собой широкую линейно вытянутую зелёную эспланаду на протяжении всей стыковой зоны предприятия и селитебных кварталов (рис. 12). Ширина озеленения составила 120 м, а расстояние от общественного комплекса зданий завода до жилой застройки – 180 м. Невысокие (3-4 этажа) административные здания 1960-х годов в конце 1980-х были дополнены в восточной части девятиэтажным корпусом-столбиком, ставшим своеобразной высотной доминантой этого промышленного комплекса и самого обширного озеленённого пространства. Главный вход на предприятие с открытой площадкой так же, как и у завода испытательных приборов, сформировал главную композиционную ось, перпендикулярную оси эспланады. Сегодня в структуре зелёной полосы возведены отдельные общественные здания, в том числе храм, а также АЗС.

Завод чесальных машин (первоначально – Завод исполнительных механизмов) свою границу со стороны улицы Павла Большевикова получил практически по её красной линии, которая сформирована так же, как и у завода расточных станков, исключительно общественными зданиями предприятия. Однако, в отличие от вышерассмотренных двух предприятий, здесь перед промышленной площадкой отсутствует развитая предзаводская территория. Но через проезжую часть параллельно предприятию прошла озеленённая полоса 80-метровой санитарно-защитной зоны, образовав незастроенное пространство между заводом и селитьбой шириной 130 м (рис. 13).

Камвольный комбинат проектировался ивановским проектным институтом ГПИ-6 Минлегпрома СССР. Предприятие было построено вдоль улицы Куконковых, ведущей к Кохомскому шоссе. Непосредственно от его административно-общественного комплекса был запроектирован и реализован главный

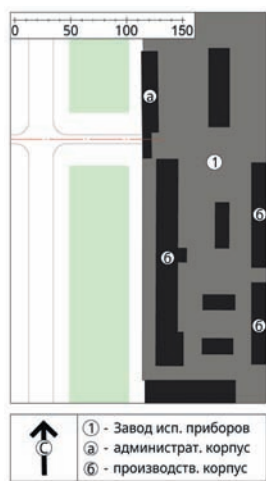


Рис. 11. Предзаводская зона завода испытательных приборов. Авторская графоаналитическая схема на 1990 год

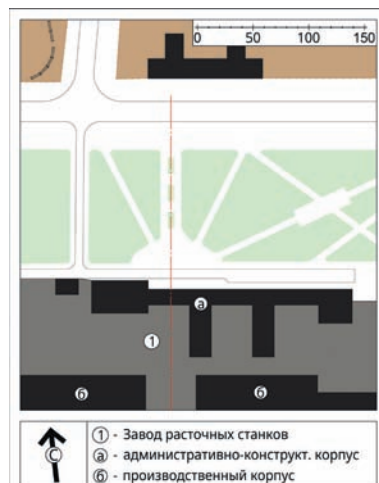


Рис. 12. Предзаводская зона завода расточных станков (тяжёлого станкостроения): а) авторская графоаналитическая схема на 1990 год; б) фотография 2000-х годов



проспект нового жилого района – проспект Текстильщиков, ось которого перпендикулярна лицевой стороне комбината. Он, так же как и завод чесальных машин (в отличие от заводов испытательных приборов и расточных станков), получил неширокое пространство перед проходной и административным корпусом, протянувшееся к впоследствии возведённому инженерному корпусу. Его ширина до проезжей части улицы Куонковых составляет всего 27 м. Но далее параллельно предприятию расположилась протяжённая озеленённая санитарно-защитная зона шириной 170 м (успешно застроенная на рубеже XX–XXI веков). Разрыв между застройкой комбината и жилым районом составил 270 м (рис. 14).

Итак, подходы к формированию предзаводских площадей в первые 50 лет советского периода преодолели несколько этапов, а градостроительные поиски предвоенных и первых десятилетий послевоенных лет в этой области получили наглядное отражение на примере ивановских предприятий. Анализ рассмотренных площадей, последовательности и закономерностей их формирования систематизирован в таблицах 1 и 2.

* * *

Проектирование и строительство промышленных предприятий в Иванове в рассматриваемый период осуществлялось в несколько этапов.

- 1-й этап – начало социалистической индустриализации (вторая половина 1920-х годов), строительство новых текстильных предприятий, этап отсутствия теории предзаводских площадей.

- 2-й этап – активная фаза социалистической индустриализации (первая половина 1930-х годов), строительство предприятий тяжелой индустрии, пищевой отрасли, этап разработки теории предзаводских площадей.

- 3-й этап – послевоенное индустриальное строительство (конец 1940-х – первая половина 1950-х годов), строительство предприятий машиностроения, этап формирования теории предзаводских площадей.

- 4-й этап – развитие социалистической индустрии (конец 1950-х – начало 1960-х годов), строительство предприятий машиностроения, текстильной отрасли, этап развития теории предзаводских площадей.

Если в самом начале первого этапа промышленное строительство осуществлялось в структуре уже сформированной городской планировочной структуры, то в конце этапа и на протяжении всех последующих новое промышленное строительство осуществлялось на новых окраинных территориях. В эти первые годы социалистической индустриализации в Иваново-Вознесенске пока реализовывались ещё дореволюционные приёмы взаимного расположения промышленных площадок и селитебных кварталов – без проектирования предзаводских площадей (что фиксируют архивные проектные материалы). Лишь на фабрике им. Дзержинского, строившейся по итогам международного конкурса, предполагалась полоса озеленения в пределах самого предприятия, так и не ставшая полноценным предфабричным пространством. Впрочем, на данном этапе эта проблематика ещё не была актуальна для архитектурного сообщества и архитектурной теории.

Но уже в начале 1930-х годов в ряде проектов гигантов советского машиностроения и металлургической отрасли предусматривались предзаводские площади с размещением на них объектов соцкультбыта предприятий, взаимоувязанные градостроительные композиции и ансамбли прилегающих селитебных территорий (Новокузнецк, Магнитогорск, Свердловск, Нижний Тагил, Горький, Челябинск и пр.). Однако в Иванове такая практика зафиксирована не была (даже в проектах). Возможно, их реализация предполагалась

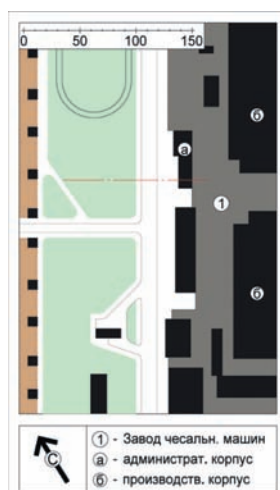


Рис. 13. Предзаводская зона завода чесальных машин. Авторская графоаналитическая схема на 1990 год



Рис. 14. Предзаводская зона камвольного комбината. Фотография 1980-х годов

Таблица 1. Хронология и градостроительные условия формирования предзаводских площадей и пространств крупных предприятий 1920–1960-х годов города Иванова

Наименование предприятия	Год строительства предприятия	Расположение по отношению к сложившейся застройке	Время формирования площади	Сохранность первоначального решения
Фабрика им. Дзержинского	1926–1927	В сложившейся планировочной структуре	–	–
Мало-Дмитриевская мануфактура	1927–1928	В сложившейся планировочной структуре	–	–
Фабрика «Красная Талка»	1927–1929	На новой территории	–	–
Меланжевый комбинат	1928–1929	На новой территории	1950-е годы	частично застроено
Силикатный завод	1929–1931	На новой территории	–	–
Иваторфмаш	1930–1931	На новой территории	1950-е годы	сохранено
Восточный промрайон (маргариновый завод, хладокомбинат, мясокомбинат)	1932–1937	На новой территории	1950-е годы	частично застроено
Завод автокранов	1949–1954	На новой территории	1950-е годы	частично застроено
Завод испытательных приборов	1953–1956	На новой территории	1950-е годы	сохранено
Завод чесальных машин	1953–1956	На новой территории	–	–
Завод расточных станков	1953–1958	На новой территории	1950-е годы	частично застроено
Камвольный комбинат	1958–1963	На новой территории	1960-е годы	сохранено

Таблица 2. Градостроительные характеристики предзаводских площадей и пространств крупных предприятий 1920–1960-х годов города Иванова

Наименование предприятия	Размеры и пропорции пространства	Вид пространства по отношению к предприятию	Роль зданий предприятия в системе осей предзаводской площади (площадки) и близлежащих улиц
Фабрика «Красная Талка»	–	–	Производственное здание замыкает перспективу подходящей к предприятию улицы
Меланжевый комбинат	80×370 м (3 га), 1:4,6	Глубокое	Административное здание замыкает главную, продольную, ось площади
Силикатный завод	Сквер шириной 75 метров	Неглубокое	Административное здание замыкает главную, поперечную, ось сквера
Иваторфмаш	120×180 м (2,2 га), 1:1,5	Неглубокое	Административное здание замыкает второстепенную ось площади, проходная – ось выходящей на площадь улицы
Восточный промрайон (маргариновый завод, хладокомбинат, мясокомбинат)	80×100 м (0,8 га), 1:1,25	Глубокое	Здание «холодильника» замыкает главную, продольную, ось площади
Завод автокранов	150×225 м (3,4 га), 1:1,5	Глубокое	Административное здание замыкает главную, продольную, ось площади, совпадающую с осью выходящей на площадь улицы
Завод испытательных приборов	В СЗЗ шириной 60 м.	Неглубокое	Административное здание с проходной замыкает главную, поперечную, ось предзаводского пространства
Завод расточных станков	В СЗЗ шириной 120 м.	Неглубокое	Административное здание с проходной замыкает главную, поперечную, ось предзаводского пространства
Камвольный комбинат	Линейная площадка шириной 27 м.	Неглубокое	Комплекс административно-бытовых зданий замыкает перспективу проспекта Текстильщиков

в дальнейшем, так как близлежащие к основным входам предприятий территории в течение более чем двадцать лет оставались исключёнными из строительной деятельности. Предзаводские площади перед Меланжевым комбинатом, заводом «Торфмаш», комплексом пищевых предприятий Восточного промрайона, сквер перед Силикатным заводом стали градостроительно оформляться лишь в 1950-е годы. Таким образом, можно утверждать, что практика создания предзаводских площадей в Иванове берёт своё начало уже в третьем, послевоенном этапе.

Формируемые в начале 1950-х годов предзаводские площади были компактны, получали «замкнутый» периметр застройки. Основным планировочным решением их стала прямоугольная форма, на замыкании главной или второстепенной оси располагалось административное здание или проходная (площади меланжевого комбината, заводов автокранов, «Ивторфмаш»), крупные производственные постройки (площадь восточного промрайона). Эти оси площадей нередко являлись одновременно и осями подходящих улиц (площадь завода автокранов, восточного промрайона). Такая их планировочная и пространственная организация была обусловлена преобладавшей конце 1940-х – начале 1950-х годов концепцией регулярного города-ансамбля (по Ю.Л. Косенковой [18]), реализуемая на территории всей страны. Однако развитых градостроительных комбинаций (типа многолучий) в проектах ивановских предприятий не практиковалось.

Четвёртый этап ознаменовался новыми подходами к организации предзаводских площадей. Вместо замкнутого застройкой прямоугольного пространства стало преобладать пространство открытых, линейных форм. Оно располагалось в пределах озеленённой санитарно-защитной зоны и ограничивалось с одной стороны комплексом предприятия, а с другой – на большом расстоянии – селитебной застройкой (заводы «Точприбор», расточных станков, чесальных машин, Камвольный комбинат). Планировочно функции предзаводской площади восприняла широкая предзаводская площадка, часто визуально ограниченная массивом зелёных насаждений. Это уже не была «площадь» в традиционном понимании этого слова (недаром ни одно из этих предзаводских пространств не получило официальное название площади, в отличие, например, от площади Меланжистов перед Меланжевым комбинатом или площади Примирения у Восточного промышленного района). Различия наблюдались лишь в том, насколько близко к застройке промпредприятия располагалась проезжая часть улицы. Причиной внедрения таких планировочных решений, своеобразной «открытости», растворённости предзаводских площадей в городском пространстве были новые концепции и установки в советском градостроительстве рубежа 1950–1960-х годов, которые были восприняты практически всеми проектными организациями СССР.

Сегодня, к сожалению, в одних случаях первоначальный градостроительный замысел некоторых из этих площадей

искажён постановкой на их когда-то открытых участках зданий коммерческого характера, а другие ещё способны явить при грамотном завершении исторически преемственные и композиционно целостные пространства.

Принятые сокращения

ВСНХ СССР – Высший совет народного хозяйства СССР
ГАИО – Государственный архив Ивановской области (Государственное бюджетное учреждение Ивановской области)
ОКН – объект культурного значения

Список источников / References

1. Антипов, П.И. Конкурс на кино-фабрику «Совкино» / П.И. Антипов // Строительная промышленность. 1927. № 9. С. 614–617.
Antipov P.I. Competition for the Sovkino Film Factory. In: *Stroitel'naya promyshlennost'*, 1927, no. 9, pp. 614–617. (In Russ.)
2. Веснин, А.А. Проект планировки города Кузнецка / А.А. Веснин, Л.А. Веснин // Современная архитектура. 1930. № 3. С. 13–17.
Vesnin A.A., Vesnin L.A. The Draft Layout of the City of Kuznetsk. In: *Sovremennaya arkhitektura*, 1930, no. 3, pp. 13–17. (In Russ.)
3. Агеев, С.С. Главный коридор Уралмашзавода / С.С. Агеев, А.В. Реймер. Екатеринбург : TATLIN, 2022. 184 с.
Ageev S.S., Reimer A.V. The Main Corridor of Uralmashzavod. Ekaterinburg : TATLIN Publ., 2022. 184 s. (In Russ.)
4. Конышева, Е.В. Челябинский тракторный завод и соцгород ЧТЗ / Е.В. Конышева. Екатеринбург : TATLIN, 2024. 220 с.
Konysheva E.V. Chelyabinsk Tractor Plant and the Social City of ChTZ. Ekaterinburg : TATLIN Publ., 2024. 220 s. (In Russ.)
5. Гордин, А.А. Горьковский автомобильный завод. История и современность. 1932–2012 / А.А. Гордин. Н. Новгород : Кварц, 2012. 320 с.
Gordin A.A. Gorky Automobile Plant. History and Modern Times. 1932–2012. N. Novgorod, Kvarts, 2012, 320 s. (In Russ.)
6. Мостаков, А.М. Планировка Нижнего Тагила / А.М. Мостаков // Планировка и строительство городов. 1935. № 5. С. 3–13.
Mostakov A.M. The Layout of Nizhny Tagil. In: *Planirovka i stroitel'stvo gorodov*. 1935, no. 5, pp. 3–13. (In Russ.)
7. Баранов, Н.В. Планировка, реконструкция и застройка Ярославля // Н.В. Баранов, В.Л. Гайкович // Планировка и строительство городов. 1935. № 12. С. 15–21.
Baranov N.V., Gajkovich V.L. Planning, Reconstruction, and Development of Yaroslavl. In: *Planirovka i stroitel'stvo gorodov*, 1935, no. 12, pp. 15–21. (In Russ.)
8. Зильберт, А.Э. Планировка промышленной территории / А.Э. Зильберт // Проблемы архитектуры: сборник материалов : Том I : Книга 2. М. : Изд-во Всесоюзной академии архитектуры, 1936. С. 7–38.
Zil'bert A.E. Industrial Area Layout. In: *Problems of Architecture*, Collection of Vaterials, Vol. 1, Book 2. Moscow, Publishing house of the All-Union Academy of Architecture, 1936, pp. 7–38. (In Russ.)

9. Гераскин, Н.С. Архитектура русской текстильной фабрики XIX и начала XX веков : дис. ... д-ра архитектуры : 18.00.01 / Н.С. Гераскин. М. : МАРХИ, 1972. 357 с.

Geraskin N.S. Architecture of the Russian Textile Factory in the 19th and Early 20th Centuries, Doct. arch. sci. diss. Moscow, MArchI, 1972, 357 p. (In Russ.)

10. Хлебников, Н.И. Становление советской архитектуры в Иваново-Вознесенском промышленном районе: дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01 / И.Н. Хлебников. М., 1981. 217 с.

Khlebnikov N.I. The Formation of Soviet Architecture in the Ivanovo-Voznesensk Industrial District, Cand. arch. sci. diss. Moscow, 1981, 217 p. (In Russ.)

11. Снитко, А.В. Исторические промышленные города Центра России: Закономерности эволюции архитектуры промышленно-селитебной застройки / А.В. Снитко. Иваново : Научная мысль, 2014. 169 с.

Snitko, A.V. Historical Industrial Cities of Central Russia: Patterns of Industrial and Residential Architecture Evolution. Ivanovo, Nauchnaya mysl' Publ., 2014, 169 p. (In Russ.)

12. Казусь, И.А. Советская архитектура 1920-х годов: организация проектирования / И.А. Казусь. М. : Прогресс-Традиция, 2009. 464 с.

Kazus' I.A. Architecture of the 1920-s: Design Organization. Moscow, Progress-Traditsiya Publ., 2009, 464 p. (In Russ.)

13. К постройке Меланжевого комбината в гор. Иваново-Вознесенске // Строительная промышленность. 1928. № 4. С. 299–302.

On the Construction of a Melange Plant in the City Ivanovo-Voznesensk. In: *Stroitel'naya promyshlennost'*, 1928, no. 4, pp. 299–302. (In Russ.)

14. Новый металлогигант в Иванове // Рабочий край. 1930. 12 авг.

The New Metal Giant in Ivanovo. In: *Rabochii krai*, August 12, 1930. (In Russ.)

15. Ивановский силикатный, 1931–2001 // История завода : Сборник статей / Сост. П.Ф. Белов. Иваново : Ивановская газета, 2001. 328 с.

Ivanovsky Silicate, 1931–2001. In Belov P.F. (comp.): *History of the Plant*, A collection of articles. Ivanovo, Ivanovskaya gazeta Publ., 2001, 328 p. (In Russ.)

16. Снитко, А.В. Незнученные объекты промышленной архитектуры в г. Иваново: мясокомбинат 1930-х гг. в местечке Соснево / А.В. Снитко, П.С. Балынин, П.М. Расторгуев // Приволжский научный журнал. 2025. № 3. С. 186–195.

Snitko A.V. Balynin P.S., Rastorguev P.M. Unexplored Industrial Architecture Sites in Ivanovo: The 1930s Meat Processing Plant in Sosnevo. In: *Privolzhsky Scientific Journal*, 2025, no. 3, pp. 186–195. (In Russ., abstr. in Engl.)

17. Михейкин, Д.И. Образы нового в Советской архитектуре на рубеже 1950–1960-х годов : дис. ... канд. архитектуры: 2.1.11. / Д.И. Михейкин. М. : НИИТИАГ, 2023. 245 с.

Mikheikin D.I. Images of the New in Soviet Architecture at the Turn of the 1950s and 1960s, Cand. arch. sci. diss. Moscow, NIITIAG, 2023, 245 p. (In Russ.)

18. Косенкова, Ю.Л. Советский город 1940-х – первой половины 1950-х годов: дис. ... докт. архитектуры: 18.00.01 / Ю.Л. Косенкова. М., 2000. 690 с.

Kosenkova Yu.L. The Soviet City of the 1940s – the First Half of the 1950s, Doct. arch. sci. diss. Moscow, 2000. 690 p.