

Эволюция объектов речной инфраструктуры на территории Западной Сибири

В статье рассматриваются основные этапы и особенности развития объектов речной инфраструктуры на территории Западной Сибири. В работе использован метод обобщения результатов научных исследований, представленных в научных публикациях на данную тему в целях изучения основных принципов становления и развития инфраструктуры речного транспорта. Определены исторические этапы развития объектов речной инфраструктуры, рассмотрена их типология, выявлены характеристики и особенности формирования таких сооружений, как пристани, понтоны, дебаркадеры и речные вокзалы.

Ключевые слова: речная инфраструктура, береговая линия, речной вокзал, Западная Сибирь, пристань

Введение

Внутренний водный транспорт в Западной Сибири выполняет связующую функцию, которая в период освоения западносибирских территорий способствовала становлению и развитию речной инфраструктуры.

На фоне постоянного роста грузопассажирских потоков и тенденций развития туристической отрасли важность восстановления и развития речной инфраструктуры в западносибирских городах растет с каждым годом. Задачи исследования — определить основные этапы развития объектов речной инфраструктуры на территории Западной Сибири и проанализировать их для выявления особенностей формирования речных инфраструктурных объектов на западносибирских реках.

Материалы и методы

В данной статье использован метод обобщения результатов научных иссле-

дований, представленных в научных публикациях. Выполнен анализ специализированной литературы, научных трудов и периодических изданий на тему развития речной инфраструктуры в Западной Сибири в целях изучения основных принципов возникновения и формирования объектов речной инфраструктуры в части пассажироперевозок.

Научную базу данного исследования составляют теоретические и практические труды архитекторов и ученых в области строительства и архитектуры речной инфраструктуры.

Результаты

В результате проведенного исследования выделены основные этапы развития объектов речной инфраструктуры при изучении опыта их строительства в период с XIX в. по XX в. на территории Западной Сибири. Вместе с тем, рассмотрены предпосылки и закономерности их формирования при рассмотрении типологии и характеристик

сооружений речной инфраструктуры.

Обсуждение

Большую роль в зарождении и становлении сибирских городов XVI-XVIII вв. играли водные пространства — могучие реки Обь, Иртыш, Енисей и др. Внутренние водные пути Обь-Иртышского бассейна являются одной из основных транспортных артерий российского Севера и Сибири. Освоение этих труднодоступных территорий преимущественно происходило вдоль берегов рек, образуя крепости-остроги и новые поселения.¹

С точки зрения транспортировки водные пути в Сибири обладают выгодным географическим положением, предоставляя доступ к трассе Северного морского пути (СМП).² [1]

До середины XVIII в. в Сибири основным средством перевозок был речной транспорт. [2] Использование речного транспорта активизировалось благодаря созданию в этот период искусственных водных путей и возникновению водных систем, соединявших бассейны рек для дополнительного выхода в море. [3]

Масштаб благоустройства прибрежных зон был незна-

¹ Большое влияние на рост сибирских городов оказывала их дислокация на торговых путях вдоль судоходных рек, которые являлись основными транспортными коммуникациями и зимой, и летом.

² По мере роста населенных пунктов на берегах Обь-Иртышского бассейна — центра освоения Сибири — стали строиться первые пристани, состоящие из одного или двух причалов. Из истории судоходства известно, что на Иртыше деревянные пристанские сооружения начали возводить в первой половине XVIII в., когда в 1734 г. в Тобольске появилась первая пристань, затем в Томске, Тюмени и Барнауле. [7] В «Табеле городов Омской области» за 1834 г. присутствует первое упоминание о существовании пристани в Омске. [8]

чительным, так как речной флот до XIX в. был малочисленным. Погрузо-разгрузочные работы проводились в основном вручную у необорудованных участков берега. Лодки и небольшие речные баржи подходили для погрузки — выгрузки товаров в тех местах, где был доступ к берегу.

В этот период только в нескольких крупных городах встречались остановочные пункты в виде пристаней и причалов. Созданию посадочных павильонов, полноценных речных вокзалов или речных пассажирских комплексов в дореволюционной России не уделялось должного внимания. К середине XIX в. в крупных городах в местах прибытия пароходов к берегу стали сооружать небольшие бараки или частные постройки для отдыха людей. [4]

В 1843 г. на реке Иртыш начали появляться первые паровые суда, что послужило импульсом для развития речной инфраструктуры. [5] Государственные власти стали обязывать частные пароходства строить пристани, что было затруднительно из-за дороговизны материалов и технического обслуживания.

Средств на их строительство не хватало, из-за чего многие пароходства разорялись. [6]

В Ново-Николаевске (ныне Новосибирск) первая пароходная пристань располагалась на месте современного речного порта Новосибирска и была построена примерно в 1894 г. вместе с закладкой железнодорожного моста через р. Обь.

В конце XIX в. пристани играли важную роль для северных регионов Обь-Иртышского бассейна. Они активно строились в таких городах, как: Бийск, Барнаул, Сургут, Березов и Обдорск. Еще одним примером может служить первая городская пристань, построенная в 1902 г. в Томске. [9]

Строительство пристаней в западносибирских городах было обусловлено необходимостью в организации посадки/высадки пассажиров, а также техническим обслуживанием речного транспорта. Первые причалы имели сквозную (свайную) конструкцию, как правило, изготавливались из дерева, позднее стали возводить сплошные — монолитные сооружения. [10] Примитивные причальные устройства, сараи, склады вдоль береговой линии были лишь в некоторых крупных

городах, чего было недостаточно для растущего объема грузопассажирских перевозок (рис. 1).

В начале XX в. стали возводить понтоны — несамоходные плавучие конструкции без палубных надстроек, их устанавливали в труднодоступных местах у отлогих берегов. Понтоны выступали промежуточной площадкой между берегом и судном, где оно не могло подойти к набережной из-за большой своей осадки и малой глубины вдоль береговой линии. [4]

Конструкции такого типа также применялись на высоких берегах, где уровень воды в реке менялся в течение года, или использовались для оборудования причальных площадок (рис. 2 а). Основным преимуществом понтонов является их конструкция, которая может подстраиваться под изменение уровня воды в водоеме. Для Обь-Иртышского бассейна это особенно важно, учитывая сезонные (талые воды), циклические и техногенные (сброс воды из водохранилища) изменения уровня воды. [4]

В 1920 г. завершилась разработка плана развития



Рис. 1. Почтовая карточка "Ново-Николаевск. № 15. Общий вид пристани р. Обь", 1918 г.

Фото: <https://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=114>

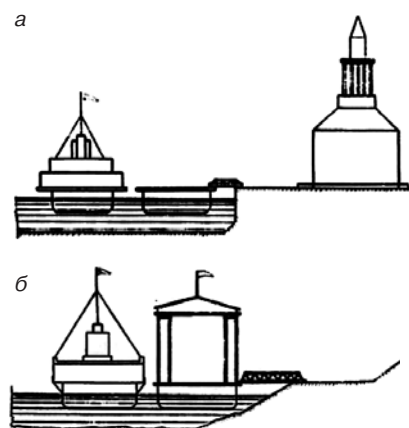


Рис. 2. Схема посадки пассажиров: а — с понтона; б — с дебаркадера

Фото: Ионов Б.В., Архитектура речных вокзалов и павильонов. — М.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1951 г.

народного хозяйства СССР с дальнейшим расширением сети речного транспорта. План предусматривал возведение комплексов пристаней и путевого хозяйства для обслуживания грузопассажирских потоков. [3]

Позднее, в годы Великой Отечественной Войны в 1941—1945 гг., понтоны широко применялись русской армией для возведения переправ и наплавных мостов. [11] Отсутствие оборудованных речных остановочных пунктов стало причиной активного развития портов и пристаней в стране в послевоенный период в Москве, Казани, Новосибирске, Омске и в др. городах. [3]

Пристани стали разделять по назначению:

1. Товарные пристани, предназначенные для погрузочно-разгрузочных работ;

2. Дровяные пристани — для погрузки топлива (бункеровки), которые обеспечивали работу пароходов;

3. Пионерские (обособленные) пристани строили у пионерских лагерей. [5]

Популяризация использования речного транспорта к середине XIX в. поспособствовала увеличению грузооборота и пассажиропотока, что привело к острой

необходимости в возведении речных сооружений для приема судов, обслуживания пассажиров и хранения багажа. Масштаб маршрутного движения требовал формирования полноценной речной инфраструктуры.

В конце XIX — начале XX вв. стали появляться дебаркадеры, получившие распространение в Советском Союзе в середине 1920-х гг. Первые дебаркадеры строили на основе опыта подобных сооружений, сохранившихся со времен царской России.

Дебаркадер представляет собой сооружение на понтоне с палубной надстройкой (декой) высотой от одного до трех этажей. Их различают по типу и площади. Такие постройки выполняли функции причалов, складов, пансионатов, гостиниц и



Рис.3. Дебаркадер на пристани, г.Томск, 1963 г.

Фото: <https://fleetphoto.ru/photo/43379>

павильонов для ожидания судов. Вместе с тем, дебаркадеры использовали для организации помещений контор, касс, залов ожидания и багажных отделений. [4]

План развития народного хозяйства СССР 1934 г.³ предусматривал мероприятия по оборудованию речных портов и вокзалов в крупных городах. В малых городах планировалось строительство пристаней.

Появление большого количества дебаркадеров отмечается в 1960—1980 гг. Возможность менять их местоположение и их владельцев показало рентабельность строительства этих сооружений.

В этот период государство активно включилось в развитие речного транспорта. Благодаря появлению затонов и судозаводов разрастались поселки и районы: формировалась «бассейновая урбанистика» — строились ведомственные поликлиники, детские сады,

³ Гоманенко О.А. «От функционального к производственно-территориальному принципу управления на водном транспорте (на примере Волжского речного флота начала 1930-х годов),» *Вестник ВГУ. Серия: История. Политология. Социология.* №. 3, 2019.

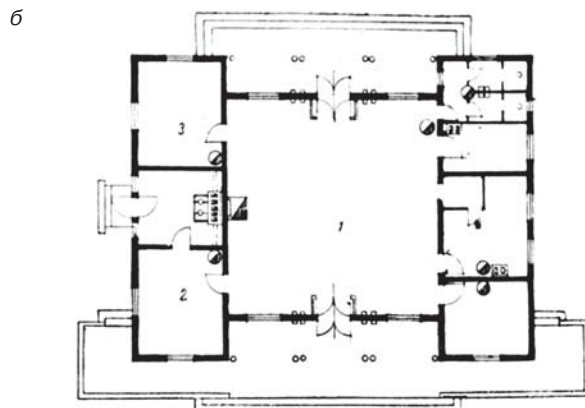
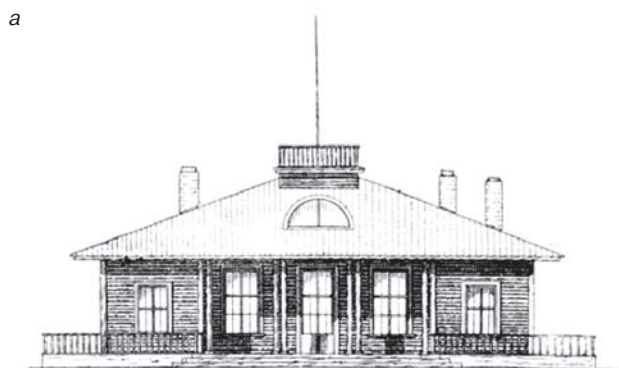


Рис. 4. Типовой проект павильона на 50 пассажиров, Ленинградское отделение Гипроречтранса: а — фасад; б — план: 1 — зал ожидания; 2—буфет; 3 — комната матери и ребенка

Фото: Ионов Б.В., *Архитектура речных вокзалов и павильонов.* —М.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1951 г.

санатории, пионерские лагеря. По рекам стали ходить плавмагазины — теплоходы с торговыми палатками, где продавали различные товары. [5]

При строительстве дебаркадеров использовали типовые проекты, которые учитывали осадку, расчетную нагрузку на палубу, имели швартовые и буксирные системы. Их архитектурно-визуальный образ напоминал пароход. (Рис. 2 а,б)⁴

Такие сооружения строили в крупных населенных пунктах на территории Западной Сибири, где располагались пристани с наиболее оживленным пассажиропотоком. Например, в г.Омске на восемь пристаней для пассажиров было уста-

новлено четыре дебаркадера, в г.Тюмени на р.Иртыш — было семь пристаней и один дебаркадер для обслуживания пассажиров.⁵ В Новосибирске единственный дебаркадер был построен в 1962 г. на Батуринской судоверфи как плавучая пристань. Он простоял до середины 1990-х гг. на левом берегу р.Оби, недалеко от Коммунального моста.⁶ В Томске дебаркадер был построен в 1959 г. (рис. 3).⁷

Понтоны и дебаркадеры являются сезонной речной инфраструктурой. Их устанавливают у берега к началу навигации. В зимний период их транспортируют в затоны, где оставляют до начала навигационного периода. Такие сооружения в настоящее время возводят только тогда, когда существуют затруднения для строительства здания речного вокзала из-за неблагоприятных топографических и геологических условий. [4]

⁴ В большинстве случаев, дебаркадеры выглядели однотипно, а их архитектурное решение напоминало обычное наземное здание с выделенным центральным объемом и входом. Фасады дебаркадеров имели горизонтально вытянутую форму и симметричную композицию. [4]

⁵ Забровская М.В., ««Иртыш, меж рек иных скиталец»: организация деятельности органов управления речным транспортом Западной Сибири в первой половине 1920-х годов на примере Иртышского бассейна», *Исторический курьер*, № 3 (23). 2022. С. 186–202.

⁶ «Старый дебаркадер на берегу Обского моря оказался обитаем», *VN.ru, Все новости Новосибирской области*, 11.12.2024.

⁷ «Томск-1», *Водный транспорт*, <https://fleetphoto.ru>, 08.12.2024.

Медленное развитие речной инфраструктуры в XX в. было обусловлено сложными задачами, стоявшими перед мелкими владельцами судоходного дела:

1. Утвердить статус реки как судоходной.

2. Выполнить масштабные мероприятия по расчистке русла реки.

3. Договориться с лесопромышленниками и упорядочить лесосплав.

4. Организовать условия для осуществления посадки и высадки пассажиров, связанные со строительством пристаней и возведением дебаркадеров.

Следующим этапом развития объектов речной инфраструктуры по стране в целом и в Сибири в частности стало возведение речных павильонов. Павильоны строились для обслуживания пассажиров только в летний сезон.

В период приостановки навигации они не использовались, так как не отапливались. Для обеспечения устойчивости конструкции фундамента в весенний период (из-за риска размылов и оползней) использовался бут, бутобетон и железобетон. Кровля зданий речных павильонов была железная или черепичная, конструкция крыши включала стропильную сис-

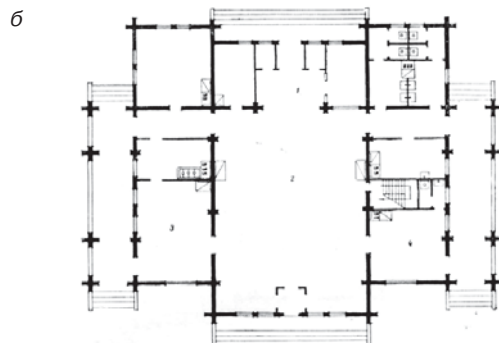
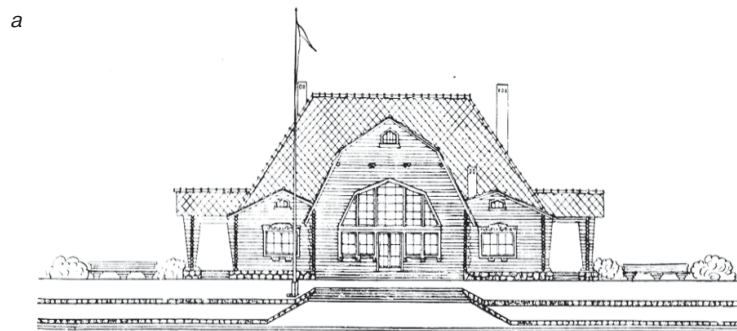


Рис. 5. Типовой проект павильона на 100 пассажиров. Ленинградское отделение Гипроречтранса: а — фасад; б — план: 1 — вход; 2 — зал ожидания; 3 — буфет; 4 — комната матери и ребенка

тему, для отделки фасадов использовались местные строительные материалы.

Интерьеры павильонов были лаконичными. Для покрытия полов использовали паркет, мозаику или выкладывали плиткой. Встречались примеры дощатых крашенных или бетонных полов.

По композиционному построению павильоны можно разделить на симметричные и ассиметричные, одноэтажные и двухэтажные, с центральным объемом и без него (рис. 4 а,б).

Планировочное решение таких вокзальных павильонов предусматривало минимальный перечень помещений, включающий: зал ожидания с кассами, буфет и вспомогательные комнаты для сотрудников. [4]

Речные павильоны по дальности обслуживания пассажиров делятся на два типа:

I тип — отдельно стоящие на пристанях или в портах, где здание речного павильона предназначено только для обслуживания пассажиров дальнего следования и для пассажиров, следующих по линиям местного сообщения.

II тип — рассчитан на пригородное и местное

сообщение. Такие сооружения возводят в разных точках города и обслуживают пассажиров речного трамвая и пригородного сообщения на расстоянии не более 50 км. [4]

Отдельно стоящие речные павильоны делятся по вместимости пассажиров на три разряда:

I разряд — предназначен для размещения в крупных промышленных регионах, рассчитан на обслуживание 300-500 человек, следующих по линиям местного и пригородного сообщения;

II разряд — возводится в сельскохозяйственных центрах и на узловых пристанях, рассчитан на обслуживание 100-300 человек;

III разряд — возводится на пристанях и причалах в малых населенных пунктах, обслуживает не более 100 человек (рис. 5 а,б), [4]

Активное строительство комплексов речных вокзалов началось в 1930-х г. с развития пассажирских перевозок и наращивания грузооборота. В это время появилась необходимость в возведении многофункциональных речных вокзальных зданий, работающих круглый год. Тогда же речной флот был

превращен в мощную и высокорентабельную отрасль. Была усложнена речная инфраструктура, построены крупные речные порты и речные вокзалы, служащие важными элементами городской структуры. [12]

Речные вокзалы представляют собой капитальные отапливаемые здания с разнообразным функциональным использованием, эксплуатируемые круглогодично. Возникло понимание того, что здания речных вокзалов выступают пространственными ориентирами и должны отличаться своей художественной спецификой. [4]

Строились речные вокзалы в соответствии с художественными вкусами и архитектурными направлениями советской эпохи. В 1964 г.⁷ было утверждено строительство нового здания речного вокзала в Новосибирске (рис. 6), где в 1973 г. было две пристани с вокзальными павильонами — Октябрьская и Чернышевская, а в апреле 1974 г.⁸ он был принят в эксплуатацию. [13]

⁸ «Речной вокзал,» Интерактивное образование, <https://io.nios.ru/>, 14.12.2024.



Рис.6. Здание речного вокзала, г.Новосибирск, 1974 г. Арх-ры А.А. Воловик, Ю.А. Захаров, М.М. Пирогов
Фото: <https://nsk.novosibdom.ru/node/287>



Рис.7. Здание речного вокзала, г.Омск
<https://pastvu.com/p/454575>

В Омске речной вокзал (рис. 7) был построен в 1964 г.⁹ Строительство речного вокзала в Сургуте (рис. 8) началось в июле 1974 г.¹⁰, а в 1982 г.¹¹ открыли речной вокзал в Томске.

Несмотря на популярность речной инфраструктуры в XX в., сегодня большинство небольших пристаней, речных вокзалов и портов Обь-Иртышского бассейна находятся в упадке, как правило, из-за лимитируемых участков в прибрежных зонах.

Только с недавних пор стали предпринимать попытки возрождения культуры речного транспорта, обращая внимание на состояние объектов речной инфраструктуры.

В 2004 г. в составе речного транспорта России насчитывалось 125 портов, среди которых 11 устьевых речных портов, открытых для захода иностранных судов. [3]

Большая часть портов эксплуатировала устаревшую портовую технику и терминальное оборудование, что привело к регрессу в речном хозяйстве. Все острее возникает необходимость в ее восстановлении в связи с увеличением спроса на речной транспорт, создании комплексной инфраструктуры, что в дальнейшем позволит обновить флот, восстановить старые и построить новые речные вокзалы.

Заключение

В дореволюционный период активная эксплуатация речного транспорта способствовала возникновению объектов речной инфраструктуры, стремительно развивающихся на



*Рис. 8. Здание речного вокзала, г.Сургут. Автор А. Мясников.
Фото: https://m.vk.com/gorod_surgut?from=post*

территории Западной Сибири. Крупнейшие реки Обь и Иртыш выполняют регулятивную функцию в строительстве речной инфраструктуры.

За XIX — XX вв. становление речной инфраструктуры прошло путь от пустого берега с одной лодкой до массового строительства вокзальных комплексов. Важно отметить, что роль речной инфраструктуры в Западной Сибири заключается в консолидации транспортных связей, наличии выхода к СМП (Северный морской путь), эффективного обслуживания грузопассажирских перевозок, а также выделения архитектурных достоинств прибрежных зон городов.

Таким образом, независимо от исторического периода возникла необходимость в совершенствовании речной инфраструктуры. В настоящее время объекты речной инфраструктуры Западной Сибири нуждаются в восстановлении и новом строительстве, так как в результате войн, таких как Великая Отечественная война и политико-экономических кризисов, большая часть неосуществленных новаторских проектов была утеряна, а речные вокзалы, ставшие памятниками архитектуры, были разрушены временем, разорены или остались бесхозными.

Исходя из исследования поставленной проблемы формируются следующие выводы:

— речная инфраструктура меняется последовательно вслед за техническим прогрессом;

— медленное развитие речной инфраструктуры на всех этапах истории существования внутреннего водного транспорта обусловлено высокими инвестиционными затратами на ее строительство и содержание;

— внутренний водный транспорт из-за роста грузопассажирских перевозок перманентно требует модернизации речной инфраструктуры;

— развитие инфраструктуры внутренних водных путей должны иметь долгосрочную перспективу;

— стратегия формирования объектов речной инфраструктуры определяется на основе выявления функциональных, конструктивных и композиционно-художественных особенностей береговых линий;

— архитектурные особенности речной инфраструктуры диктуются спецификой конкретного типа населенного пункта и его местностью.

На протяжении различных этапов формирования объектов речной инфраструктуры на территории Западной Сибири

⁹ Иртышское пароходство за 150 лет. — Омск: РИО, 1996.

¹⁰ "История Сургута," Ретро Сургут, <https://m.vk.com/>, 11.12.2024.

¹¹ Из протокола № 11 заседания секретариата Томского обкома КПСС от 30.12.1981 г. О завершении строительства речного вокзала в г.Томске. — ЦДНИ ТО. — Ф. 607. — Оп.

были выявлены следующие ведущие факторы:

1. *Особенности географического положения Западной Сибири.* Рассматриваемая территория обладает масштабными водными ресурсами, имея транзит между крупными районами и выход к Карскому морю, связана с СМП, а также включает в себя пограничные участки. Так как использование речного транспорта способствует оптимизации транспортно-логистических связей в условиях ограниченной транспортной доступности северных регионов, развитие речной инфраструктуры в Западной Сибири не останавливалось.

2. *Градообразующий аспект.* История образования многих городов в Западной Сибири тесно связана с таким природным фактором, как река, которая занимает ведущую роль в планировочной структуре населенных пунктов. Так как транспортная связь на суше в западносибирском регионе была плохо развита, то реки, как правило, выступали в качестве главной оси формирования городов. Приречные зоны, имея большую протяженность, обладают территориальным, экологическим и эстетическим потенциалом.

3. *Необходимость в строительстве речной инфраструктуры.* Для эффективного функционирования речного транспорта — погрузки/выгрузки товаров, посадки/высадки пассажиров требуются сооружения, приспособленные для выполнения данных операций. Увеличение грузо-пассажирских оборотов было активизирующим фактором прогресса в становлении объектов речной инфраструктуры.

Организации территорий для проведения операций обслуживания пассажиров и судов было недостаточно из-за стремительной интенсифика-

ции грузооборота и пассажирских перевозок, тогда возникла потребность в строительстве полноценных пассажирских зданий.

4. *Влияние речной инфраструктуры на силуэт города со стороны реки.* Вдоль реки складывается система доминант, придающая выразительность береговой линии, создавая ворота в город. Так образуются целостные речные ансамбли, делающие акцент на реку.

Таким образом, исследование развития речной инфраструктуры на территории Западной Сибири подчеркивает важность инфраструктурных объектов внутренних водных путей для формирования транспортных связей и градостроительных аспектов в регионе.

Исторические этапы, охватывающие XIX и XX вв., демонстрируют, что речной транспорт был основным средством передвижения и грузоперевозок, что способствовало строительству объектов речной инфраструктуры. При изучении типологии и характеристик таких сооружений, как пристани, дебаркадеры и речные вокзалы, подчеркнута важность интеграции архитектурных и функциональных аспектов в проектировании инфраструктурных объектов речного транспорта.

Несмотря на значительные достижения в этой области, многие сооружения сегодня находятся в упадке, что требует внимания к их восстановлению и строительству новых. Актуальность развития речной инфраструктуры остается высокой, учитывая растущие показатели на грузо-пассажирские перевозки и необходимость оптимизации транспортных логистических связей.

Западносибирские реки, такие как Обь и Иртыш, продолжают выполнять ключевую роль в транспортной системе

Западной Сибири, поэтому необходима реконструкция и новое строительство объектов речной инфраструктуры для создания условий эффективного обеспечения грузо-пассажирских перевозок.

Список литературы:

1. Масленников С.Н., Бабаев А.В.о., "Транспортный комплекс Сибири и его потенциал," *Научный лидер*, №12 (57), 2022.
2. Старцев А. В., Гончаров Ю.М., *История предпринимательства в Сибири» (XVII — начало XX вв.).* — Барнаул: Алт. ун-т, 1999.
3. Курбатова Е.С. *Организационно-экономические предпосылки и условия эффективного использования речного транспорта в системе транспортных коммуникаций России.* Дис. ... канд. экон. наук. — М., 2019.
4. Ионов Б.В., *Архитектура речных вокзалов и павильонов.* — М.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1951.
5. Иванов А., *Речфлот: История речного флота Российской империи и Советского Союза.* — М.: Альпина нон-фикшн, 2024.
6. *Омская область: на рубеже тысячелетий. Альбом-энциклопедия.* — Омск, ТАСС — Восточный экспресс, 2001.
7. "Формирование Омска как транспортного центра Среднего Прииртышья." *Энциклопедия Омска.* Adtomsk.ru
8. *Речные ворота Омска.* — Омск, 1984.
9. "Великий путь. Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги." — Красноярск, Вып. 1: От р. Оби до р. Енисея и Томская ветвь. 1999.
10. Седрисев Д.Н., Рубинская А.В., Аксенов Н.В., Кожевников А.К. *Основы проектирования гидротехнических сооружений, лесных бирж и рейдов приплава.* — Академия Естествознания, 2013.
11. *Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне.* — М.: Воениздат, 1981.
12. Гоманенко О.А., "Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР: тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта)," *Научный диалог*, № 5, 2017. С. 175—185.
13. "Речной вокзал," *Библиотека сибирского краеведения.*