

ПРИГОРОДЫ УЛАН-УДЭ: ГЕНЕЗИС И РАЗВИТИЕ В XVIII—XX вв.

В статье на примере Улан-Удэ рассматриваются ключевые исторические формы пригородных поселений в Сибири в дореволюционный, советский и постсоветский период.

Ключевые слова: пригороды, город, Сибирь, Улан-Удэ.

A.S. BRESLAVSKY

ULAN-UDE SUBURBS: GENESIS AND DEVELOPMENT XVIII—XX

Key historical forms of suburban settlements in Siberia in the pre-Soviet, Soviet and post-Soviet period are considered in the article (example of Ulan-Ude).

Keywords: suburbs, city, Siberia, Ulan-Ude.

В данной статье мы обратим внимание лишь на один вопрос. Он будет связан с феноменом пригорода и его историческими особенностями в Сибири. В этом предметном поле до сих остается много дискуссионных вопросов. Например, можно ли сравнивать дореволюционные предместья и слободы европейской части России и пригороды Сибири? Пригороды отечественных городов с аналогичными территориальными образованиями, допустим, в средневековой Европе? Возможны ли сами по себе такие аналогии? Можно ли говорить о своеобразии российских пригородов? И играли ли они когда-либо такую роль, какую играют пригороды, допустим, в современных США?

Далее, обратившись к случаю Улан-Удэ, к истории этого города в Восточной Сибири, мы для примера покажем, что представляли собой его пригородные поселения в дореволюционный, советский и постсоветский период. Между городом Улан-Удэ — столицей Республики Бурятия — и многими сибирскими городами с дореволюционной историей (Красноярском, Томском, Иркутском и др.) много общего. Все они возникли как казацкие остроги расширяющейся на Восток Российской империи, создавались для управления территорией, впоследствии стали региональными центрами администрирования и торговли, а в советские годы — пережили массовую индустриализацию и урбанизацию. При этом, несмотря на определенную общность исторической колеи, каждый из городов прошел разный путь в своем демографическом и территориальном развитии. Перед отечественными историками в этом смысле возникает множество интересных и значимых задач. Одна из них, напри-

мер, — прояснить, как происходило формирование и развитие того или иного города в качестве продукта царской колонизации, эпохи империостроительства, советского социалистического проекта или современно-го российского федерализма.

История города Улан-Удэ начинается в XVII в., в пору хозяйственной колонизации края, начатой еще царским правительством. В 1666 г. казаками на пересечении рек Уда и Селенга был основан Удинский острог. В 1689 г. он был превращен в крепость Верхнеудинскую. С 1775 г. — стал провинциальным городом, с 1783 г. — уездным городом Иркутской губернии. В 1920 г., во время Гражданской войны, — становится столицей Дальневосточной республики. В 1923 г. — объявлен столицей Бурят-Монгольской АССР. С 1958 г. — столица Бурятской АССР, с 1992 г. — столица Республики Бурятия.

Возникнув в 1666 г. как острожное поселение, Улан-Удэ (до 1934 г. — Верхнеудинск) более 200 с лишним лет сохранял низкую людность, уступая в этом даже другим поселениям Верхнеудинского уезда (а позднее — Забайкальской области) Иркутской губернии. В первые столетия своей истории он «оспаривал» роль регионального центра с расположенным неподалеку Селенгинском, который до начала XVIII в. имел более широкие перспективы для развития. Некоторое время Верхнеудинск в официальных бумагах называли даже «пригородом», «пригородком» Селенгинска. И только в 1775 г., когда Верхнеудинск стал центром Удинской провинции, он, как отмечают историки, «получил неоспоримое право именоваться городом» [4, с. 25]. Удачное развитие Верхнеудинска, исполнение им роли многофункционального центра Забайкалья оказалось возможным во многом благодаря его выгодному транспортно-географическому положению в системе формирующейся тогда Кяхтинской торговли с Китаем. В XVIII–XIX вв. через город неизменно шел большой поток товарного транспорта из Кяхты в центр губернии — Иркутск. Через город проходил также путь в Восточную Даурию, официальный Московский почтовый тракт, а в конце XIX в. была проложена и Великая Транссибирская магистраль.

Вместе с тем население Верхнеудинска с момента основания Удинского острога росло сравнительно медленно. Перепись населения Российской империи 1897 г. зафиксировала 8086 местных жителей, в том числе русских — 6520, бурят — 380, тунгусов — 3, евреев — 892, татар — 96, китайцев — 81, поляков — 60, прочих — 54 [4, с. 11]. Территориально город также практически не рос до начала XX в., занимая достаточно небольшую территорию в пойме между правым берегом р. Уда и правым берегом р. Селенга.

Деревянная крепость острога была сооружена еще в 1680-е гг. на возвышенности правого берега р. Уда и просуществовала до конца XVIII в. Вслед за сооружением острога, ниже его, на плоской прибреж-

ной террасе Уды, постепенно разрослось казачье поселение — Посад. Именно этой территории предстояло стать общегородским центром торгового Верхнеудинска и пробыть таковым в течение двух последующих столетий. Дальнейшая застройка города производилась стихийно в северном (в сторону нагорной части, современного общегородского центра), западном (в сторону р. Селенга) и в южном направлении (на левом берегу р. Уда).

В течение XIX в. количество жилых зданий постоянно увеличивалось, однако не благодаря расширению зоны строительства, а преимущественно за счет уплотнительной застройки Посада. Территория нагорной части практически не застраивалась: «существовали все возможности для расширения города [...], но они не привлекали застройщиков [...] И вплоть до конца XIX в. жилая застройка не распространяется за обрыв на возвышенные земли. [...] По-видимому, территория в естественных границах нижней приречной террасы еще как-то удовлетворяла потребности города» [4, с. 52]. К концу XIX в. нижние приречные территории по обе стороны Уды были застроены, причем достаточно уплотненно. В меньшей степени осваивались территории на севере города, включая левый берег Селенги.

К концу XIX в. рядом с городом (посадам) сформировались первые два городских предместья — Заудинская слобода (за р. Уда) и слобода Поселье (за р. Селенга). В логике описания средневекового города они назывались именно слободами (предместьями) при «городе-крепости». Вместе с тем уже в XVIII в. в связи с укреплением добрососедских и взаимовыгодных отношений с Китаем и Монголией Удинский острог в целом перестал играть роль военно-оборонительного пункта. Однако разделение города на посад и предместья все же сохранялось. Не в последнюю очередь на это влияли, по-видимому, естественные границы, отделяющие слободы от города — ими стали реки Уда и Селенга. Вместе с тем говорить о Заудинской слободе (за р. Уда) и слободе Поселье как о пригородных, вряд ли, следует, поскольку они не имели собственных органов местного самоуправления, не были самостоятельными, находились в подчинении городских властей Верхнеудинска. В частности, «Заудинское предместье имело официальный статус казачьей станицы, хотя в полицейском отношении подчинялось городу» [4, с. 55]. В связи с этим их можно считать скорее первыми городскими окраинами, но, пожалуй, не пригородами. Интересно в этом смысле понять, насколько типичной была такая ситуация с предместьями и слободами в других сибирских городах.

О слободе Поселье, располагавшейся за Селенгой, мы знаем немного. Видимо, в силу ее незначительных масштабов и роли, которую она играла в жизни города (к 1810 г. она состояла всего из одной улицы и нескольких дворов), ее даже не наносили на известные нам карты и планы города.

Заудинское предместье разрасталось гораздо активнее. Этому было несколько причин: оно было ближе в городскому центру, и осуществлять переправу по Уде было легче, чем по Селенге. Уже в 1730-х гг. на левом берегу Уды существовало несколько дворов, а в течение XIX в. разрастание Зауды активно продолжалось в связи с тем, что земли на территории посада были достаточно уплотненно застроены, а в нагорной части (современный общегородской центр) селиться никто не хотел. При этом, как отмечает историк Л.К. Минерт, в 1903 г. «Заудинское предместье, имеющее 220 усадебных мест, т.е. третью часть усадебных мест всего города, остается в своем прежнем захудалом заброшенном положении и приносит в городские доходы [...] одну двадцатую часть всего сбора. [...] Преобладающей здесь была малоценная застройка усадебного типа. Заудинское предместье все же постепенно теряет характер сельского населенного места и превращается в один из районов города» [4, с. 55–56].

Ситуация изменилась уже в начале века, когда началось строительство верхнеудинского участка Транссибирской железнодорожной магистрали. Начиная с 1900 г., когда в Верхнеудинске было открыто паровозное депо, город приобрел значение важного железнодорожного узла Западного Забайкалья. К «дороге» были направлены сотни рабочих и служащих из крупных городов европейской части России, началось освоение не только нагорной части города, но и северной его части, прилегающей к Иркутскому тракту и р. Селенга. С начала 1900-х гг. земли между городом и железной дорогой быстро застраиваются. По обе ее стороны появляются ведомственные здания, расширяются кварталы частных жилых домов.

Произошедшие изменения, коснувшиеся всех сибирских городов, через которые прошел Транссиб, дифференцировали и укрепили торгово-экономические функции Улан-Удэ, благодаря чему он хоть и медленно, но продолжал расти. При этом его пригороды были все еще слаборазвитыми, а сам город — относительно бедным. К 1917 г. в окрестностях Верхнеудинска начали работу несколько десятков небольших заводов, тогда как значительные площади в центре и нагорной части занимали купеческие усадьбы [5, с. 87–89].

Радикальные изменения в застройке территории Улан-Удэ и освоении его пригородов произошли с установлением советской власти. Город в современном виде является в значительной степени продуктом советского планового строительства и связанных с ним особенностей и издержек. Зона исторической застройки дореволюционного периода — «Старый город», включающая Заудинское предместье, слободу Поселье и промышленные купеческие районы, — занимает на городской физической карте незначительное место. Все остальное: индустриальные поселки, спальные районы, дачи, обширные зоны частного сектора — появилось именно в советское время.

В связи с образованием в 1923 г. Бурят-Монгольской АССР на территории города начали работу республиканские политические, административные, общественные и хозяйственные объединения. В результате в конце 1920-х — начале 1930-х гг. жилые границы города серьезно расширяются, в особенности на северо-востоке и в южной части, за Удой, продолжается застройка по линии железной дороги. Постепенно меняются границы общегородского центра, он сдвигается с пойменной части — центра прежнего торгового посада на некогда непопулярную нагорную часть. Здесь постепенно обустраивается площадь Советов с ансамблем правительственных зданий, которая и сегодня продолжает оставаться общегородским центром.

На территориальный рост Улан-Удэ, начиная с 1930-х гг., наряду с обозначенными административными изменениями, существенным образом повлияла его массивованная индустриализация. В городе развернулась промышленная стройка, в ходе которой было образовано несколько крупных промышленных районов. В 1934 г. начал свою работу паровозово-вагоноремонтный завод (центральный район), построен механизированный стеклозавод (северо-западный район). В 1937 г. были сданы в эксплуатацию основные производственные цеха мясоконсервного комбината (юго-восточный район), с 1938 г. началось сооружение авиационного завода (восточный район) [4, с. 98–104]. Уже после Великой Отечественной войны в городе было открыто еще несколько крупных заводов и фабрик. Расширение окраинных территорий в 1930–1950-е гг. происходило, таким образом, преимущественно за счет промышленного строительства, в том числе создания жилых поселков — заводских спутников. Городу предстояло осваивать значительные по площади зоны новых пригородных земель, которые многократно превышали его прежнюю территорию.

В 1938 г. произошло, по сути, первое в истории Улан-Удэ административное разделение города. Постановлением Президиума ВЦИК образованы Городской, Железнодорожный и Пригородный районы. За счет разукрупнения Городского и Железнодорожного районов в 1945 г. был образован еще и Заводской район, который ликвидировали уже в 1948 г., включив его территорию в состав Железнодорожного. В 1957 г. Городской район переименовали в Советский, а Пригородный — в Октябрьский. С этого времени наименования трех городских районов (Железнодорожный, Октябрьский, Советский) не изменялись.

В итоге к концу 1950-х гг. территория Улан-Удэ представляла собой совокупность рабочих поселков промышленных предприятий (Стеклозавода, Локомотивово-вагоноремонтного завода, Авиазавода и пр.) и «слободок» (Батарейка, Зауда, Шишковка, Аршан и пр.). Границы городской черты расширялись дважды: в 1934 г. и 1939 г. В первый раз расширение произошло за счет включения территорий левобережья Уды, во второй — за счет территории правого берега с авиационным заводом

и поселком Верхняя Березовка. При этом значительные области между новыми перифериями и общегородским центром до начала 1960-х были слабо застроены, поскольку промышленные предприятия возводили объекты исключительно в своих поселках, а у городских властей средств на это было недостаточно. В связи с этим общая городская панорама до 1960–1970-х гг. оставалась крайне фрагментированной: между центром города и его промышленными районами оставались значительные по площади пустыри, слабо было налажено транспортное сообщение между отдельными территориями.

В постсоветском Улан-Удэ, как и во многих других городах на пространстве бывшего СССР, в том числе и в Сибири, промышленная и жилищная застройка которых произошла в годы ускоренной модернизации, проявились множественные издержки и «промахи» плановой индустриализации и жилищной политики. Речь идет прежде всего о значительных по площади массивах нерегулируемой одноэтажной жилой застройки усадебного типа, нефункционирующих индустриальных ландшафтах, утративших автономность индустриальных поселках. Все они формируют окраины-пригороды Улан-Удэ, в разной степени удаленные от центральной части города. В целом мы можем говорить о четырех сегментах советских пригородов.

Первый сегмент пригородных поселений, связанных с советским периодом, составляют массивы санкционированной и нерегулируемой одноэтажной жилой застройки. Они стали достаточно типичным явлением для многих сибирских городов в связи с тем, что вплоть до 1960-х гг. основным способом решения жилищных проблем, остро стоявших на протяжении всего советского периода, было именно одноэтажное деревянное строительство усадебного типа. Не стал здесь исключением и город Улан-Удэ. В частности, «нахаловки» — самострой — возводились вблизи заводов-новостроек, а также часто в неудобных для жизни местах: на склонах холмов, на сильно пересеченных, каменистых участках предгорий, у обрывистых и затопляемых берегов рек. Застройка проходила на землях, на которые власть «закрывала глаза» в силу того, что они мало подходили для возможного многоэтажного строительства.

Второй сегмент советских пригородов составляют индустриальные ландшафты: промышленные предприятия, промышленные зоны, автономные индустриальные поселки — заводские спутники, которые в советские годы поддерживались своими предприятиями. Именно индустриальное освоение пригородных земель в годы советской модернизации привело в многократному территориальному росту большинства Сибирских городов с дореволюционной историей.

К третьему сегменту советских пригородов мы отнесли «спальные районы», которые в Улан-Удэ, в частности, начали появляться с конца 1950-х гг. В качестве автономных жилых территорий они включали в себя

основные элементы социально-бытовой инфраструктуры: детские сады, школы, столовые, магазины и пр. Строительство подобных жилых зон, рассчитанных на массовое заселение горожан в многоэтажные дома типичной панельной застройки, надо отметить, отличает советские города от западноевропейских, которые часто имеют коттеджные предместья и окружены небольшими городками в качестве пригорода. В современном Улан-Удэ спальные районы или как их чаще называют «квартала», по-прежнему занимают значительные по площади территории.

Наконец, четвертым сегментом советских пригородов являются городские дачи, которые вообще не встречаются, допустим, в западноевропейских городах. Дачи — летние домики с земельным участком, объединенные в садово-дачные кооперативы — начали активно строить в советском Улан-Удэ с начала 1960-х гг. Поскольку дачное строительство было инициировано центральной властью, количество дачных кооперативов в городе только росло. К 1990-м гг. дачи сделали землевладельцами практически каждого, кто хотел построить летний дом и иметь участок для овощей [7, с. 79].

В постсоветский период продолжающийся демографический рост Улан-Удэ, связанный как с миграционным, так и с естественным приростом населения, оказывал все большее влияние на территориальный рост города. Серьезный импульс к развитию получили как старые (появившиеся в советское время), так и новые пригороды Улан-Удэ. Новые пригороды в подавляющем большинстве оказались представлены бывшими сельскохозяйственными поселениями, возникшими в советское время вблизи города. Надо отметить сразу, что пригородные территории Улан-Удэ составляют исключительно сельские районы республики Бурятия, поскольку ближайшее городское поселение расположено от него в 110 км.

Сегодня на расстоянии 30 км от центра Улан-Удэ расположен 21 сельский населенный пункт. Суммарная численность населения в них, по данным Всероссийской переписи 2010 г., составляет чуть более 37 тыс. чел., то есть примерно 9 % от общей численности Улан-Удэ за этот год (404,4 тыс. чел.) [6, с. 21–67]. Эти поселения и формируют пригородную зону современного Улан-Удэ. Сами по себе эти поселения разнородны — они серьезным образом отличаются друг от друга по ряду показателей: административному статусу, уровню развития социально-бытовой инфраструктуры, транспортной доступности, расстоянию до города и пр. В частности, в этом списке есть центр сельского района, и небольшие улусы, есть относительно развитые в смысле инфраструктуры поселения и те, в которых и сегодня нет каких-либо государственных социальных учреждений, будь то: школы, детсады, поликлиники и т.п. Большую их часть объединяет одно: в XX в. они сформировались при колхозах, совхозах, их отделениях, а также при учхозах и небольших

промышленных предприятиях. После распада Союза и системы государственной поддержки сельского хозяйства местное население начало постепенно осваивать улан-удэнский рынок труда. Вплоть до середины-конца 1990-х гг. эти поселения не являлись «пригородами» Улан-Удэ сугубо географически. Здесь еще не действовал соответствующий режим жизни, определяющий связь этих поселения с городом. Рассматриваемые села и сегодня сложно сопоставить с отдельными городскими районами по ряду критериев: уровню инфраструктуры, идентичности местных жителей, образу их жизни. Практически все из обозначенных поселений вплоть до последнего времени представляли собой достаточно типичные одноэтажные слабуурбанизированные сельские населенные пункты, жители которых вели сельский же образ жизни с характерными для него сферами деятельности (животноводство, приусадебное хозяйство и пр.); преобладающей была и «сельская» идентичность.

Вместе с тем, с начала 2000-х гг., а в особенности с их середины, ситуация начала меняться: рассматриваемые села, в советские и в 1990-е гг. считавшиеся пригородом во многом номинально, сугубо географически, в связи с удорожанием городского жилья, земель и отсутствием свободных территорий внутри городского округа, стали приобретать все больший интерес у потенциальных переселенцев. Географическая близость к городу, долгое время остававшаяся неактуализированным ресурсом приобрела в их случае высокое символическое значение.

История Улан-Удэ дает хороший пример для того, чтобы разобраться в особенностях генезиса многих сибирских пригородов. С известными оговорками мы можем говорить о достаточно общей исторической картине их развития в дореволюционный, советский и постсоветский период. В царской и имперской России пригороды сибирских городов, схожих с Улан-Удэ, составляли в основном предместья, слободы и промышленные купеческие районы. В некоторых случаях, как например, в Томске, речь шла еще и о пристанских, станционных поселках, военных городках и монастырях [3, с. 105]. Впоследствии эти территории обычно становились органичной частью города.

В советский период, когда в стране развернулись массовая модернизация и урбанизация, большая часть сибирских городов с дореволюционной историей, значительно расширились за счет освоения пригородных территорий. Особенностью Улан-Удэ и многих других сибирских и дальневосточных городов (например, Кызыла, Якутска, Хабаровска) было то, что, расширяясь, они не включали в себя уже построенные поселения, поскольку их там, как правило, не оказывалось. Вместе с тем советская модернизация существенным образом изменила структуру и облик этих городов. К концу 1980-х гг. они как правило представляли собой территорию, сложенную из множества пригородных микрорайонов, в структуре которых можно выделить следующие: индустриальные зоны (промышлен-

ные районы и поселки — заводские спутники), массивы индивидуальной жилой застройки усадебного типа, спальные районы и дачи. Назвать эти микрорайоны пригородами, равно как и дореволюционные предместья и слободы, можно, но с известными оговорками. Все эти территории не имели собственных органов самоуправления, самостоятельного бюджета, подчинялись городским властям. Их «пригородное положение» определялось в основном в силу их физической удаленности от городского центра.

Формирование и развитие пригородов в качестве самостоятельных административно-территориальных субъектов относится, на наш взгляд, к постсоветскому периоду. В случае с большинством сибирских городов пригородами становятся близлежащие сельские населенные пункты, сформировавшиеся в советский период. Сегодня во всех из них, но в каждом по-разному, происходит трансформация социальной структуры и образа жизни местного населения, изменяется инфраструктурный и архитектурный облик самих поселений. При этом, как мы можем сейчас заметить, где-то пригороды формирует сам город и горожане (например, в Иркутске) [2, с. 422–446], а где-то более активной организующей силой является село и сельчане (как, например, в Улан-Удэ) [1, с. 92–99].

Список использованной литературы и источников

1. Бреславский А. С. Пригороды Улан-Удэ в миграционных процессах постсоветской Бурятии: трансформация поселений и местных сообществ / А. С. Бреславский // Известия Иркутского государственного университета. Серия «Политология. Религиоведение». — 2012. — № 1(8). — С. 92–99.
2. Григоричев К. В. «Село городского типа»: миграционные метаморфозы пригорода. В поисках теоретических инструментов анализа / К. В. Григоричев // Местные сообщества, местная власть и мигранты в Сибири на рубежах XIX–XX и XX–XXI веков / науч. ред. В. И. Дятлов. — Иркутск : Оттиск, 2012. — С. 422–446.
3. Дегтярев Д. С. Основные объекты пригородной зоны Томска во второй половине XIX–начале XX вв., их типы и функции / Д. С. Дегтярев // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. — 2012. — № 1(8). — С. 100–107.
4. Минерт Л. К. Архитектура Улан-Удэ / Л. К. Минерт. — Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1983. — 240 с.
5. Улан-Удэ: история и современность / сост. А. Б. Иметхенов, Е. М. Егоров. — Улан-Удэ : Изд-во БНЦ СО РАН, 2001. — 480 с.
6. Численность и размещение населения Республики Бурятия: стат. сб. № 02-03-13 // Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Бурятия. — Улан-Удэ, 2012.
7. Zhimbiev V. History of the Urbanization of a Siberian City. Ulan-Ude / V. Zhimbiev. — London : The White Horse Press, 2000.

Информация об авторе

Бреславский Анатолий Сергеевич — кандидат исторических наук, младший научный сотрудник, Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6, e-mail: anabres05@mail.ru.