

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 725.38

DOI: 10.52957/27821919_2022_2_80

Архитектура периода постконструктивизма в Ярославле: уникальное здание автомобильного гаража

Н.С. Сапрыкина

Наталья Сергеевна Сапрыкина

Академия МУБиНТ, Ярославль, Российская Федерация

nssapr@mail.ru



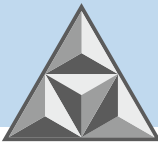
В 1935 году в Ярославле возведено здание гаража в стиле постконструктивизма по проекту выпускника Ленинградского ВХУТЕИНа И. Н. Дубова. Анализируются особенности архитектурно-планировочного решения в контексте экономических предпосылок появления данного типа здания в структуре города, влияния европейских и отечественных идей творцов авангарда, а также директивных установок времени на выработку творческой концепции. Поставлена задача поиска объективных доказательств историко-культурной ценности здания с целью сохранения уникального типологического примера, иллюстрирующего программные и стилистические этапы развития нового типа зданий в СССР. Представлены новые сведения по истории архитектуры советского времени, творчестве архитектора И. Н. Дубова.

Ключевые слова: архитектура, типологический, образец, проект, здание, автомобильный, гараж, постконструктивизм, Ярославль, И. Н. Дубов

Для цитирования:

Сапрыкина Н.С. Архитектура периода постконструктивизма в Ярославле: уникальное здание автомобильного гаража // *Умные композиты в строительстве*. 2022. Т. 3, № 2. С. 80-101 URL: http://comincon.ru/index.php/tor/issue/view/V3N2_2022

DOI: 10.52957/27821919_2022_2_80



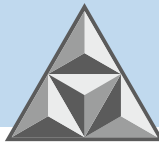
RESEARCH PAPER

DOI: 10.52957/27821919_2022_2_80

Post-constructivist architecture in Yaroslavl: a unique automobile garage building

N.S. Saprykina

Natalya S. Saprykina
Academy of MUBiNT, Yaroslavl, Russia
nssapr@mail.ru



The garage building in the style of post-constructivism designed by a graduate of the Leningrad Higher Art and Technical Institute I. N. Dubov in 1935 in Yaroslavl. The article analyzes the peculiarities of architectural planning in the context of economic prerequisites for the appearance of this type of building in the city, the influence of European and domestic avant-garde ideas, as well as the time guideline on the development of the creative concept. The author's task is to objectively prove the historical and cultural value of the building in order to preserve its unique typological example which illustrate some of the program and stylistic milestones in the development of a new type of building in the USSR. New information on the architectural history of the Soviet era and the work of the architect Ivan Dubov is published.

Key words: architecture, typological, sample, design, building, automobile, garage, post-constructivism, Yaroslavl, I. N. Dubov

For citation:

Saprykina, N.S. (2022) Post-constructivist architecture in Yaroslavl: a unique automobile garage building, *Smart Composite in Construction*, 3(2), pp. 80-101 [online]. Available at: http://comincon.ru/index.php/tor/issue/view/V3N2_2022 (In Russian)

DOI: 10.52957/27821919_2022_2_80



ВВЕДЕНИЕ

В августе 2018 г. активистами Ярославского отделения ВООПИК была инициирована подача заявки о включении выявленного исторического здания гаража, выполненного в стиле постконструктивизма в середине 1930-х годов, в единый государственный реестр объектов культурного наследия. В этом было отказано «по причине отсутствия историко-культурной ценности, с точки зрения истории, архитектуры, градостроительства, искусства, науки и техники, этиологии или антропологии, социальной культуры» без какой-либо аргументации. Попробуем разобраться в состоятельности данного утверждения, сопоставляя факты, данные и события, включая архивные исследования.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ СТРОИТЕЛЬСТВА

В 1928 г. был принят первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР, целью которого было коренное перевооружение советской промышленности, включая автомобильную. В свою очередь, задача развития автомобильного транспорта в стране требовала создания мощных предприятий по производству автомобилей, комплектующих изделий, шин, топлива, специальных сталей, станков и оборудования. Этот план успешно претворялся в жизнь. Например, только на территории города Ярославля в конце 1920–начале 1930-х гг. были построены новые промышленные предприятия – Ярославский резиноасбестовый комбинат (ЯрРАК), завод синтетического каучука (СК-1), завод «АСЕА» (ЯЭМЗ), а также модернизирован Ярославский государственный автомобильный завод № 3 (ЯГАЗ). Совместно с заводами «АМО ЗИЛ» и «Спартак» (Москва) ЯГАЗ давал стране в 1929 г. – 1712 машин, в 1930 г. – 4226 машин, из которых 839 тяжелых грузовиков и автобусных шасси выпустил ярославский завод № 3 [1]. Накопив к середине 1930-х гг. немалый опыт в ремонте машин, налаживании серийного производства, советское автомобилестроение подошло к новому рубежу – массовому производству автомобилей.

Изменения в жизни людей и страны неизбежно отражались на специфике архитектурно-строительной деятельности. Наравне с домами-коммунами, фабриками-кухнями, пролетарскими клубами, механизированными прачечными-банями и другими типами объектов середины 1920-х годов стали проектироваться здания общественных гаражей. Они предназначались для хранения и обслуживания автобусов, ведомственных автомобилей и в основном строились в столице – Москве. Число частных автовладельцев тогда было невелико, а другие города не располагали обширным парком общественного и грузового транспорта. Во многих городах конный вид транспорта все еще преобладал над автомобильным. Кареты, повозки, пролетки являлись доминирующими при передвижении пассажиров. В проектах конца 1920-х гг. на генеральных планах в экспликации зданий и сооружений появлялись такие названия, как каретник, каретный сарай, каретный двор и др. Например, на генеральном плане здания Государственного банка в Ярославле, спроектированного и построенного в конце 1920-х гг. (авторы – И. И. Князев, Г. В. Саренко, И. А. Русанов при участии Г. П. Гольца), предусмотрено устройство каретника [2] (рис. 1). Численность автомобильного парка развивающегося социалистического государства к началу 1928 г. была ниже, чем в Финляндии, Польше, Румынии, Португалии [1].

В ходе технического перевооружения автомобильной промышленности к 1935 г. производство машин в СССР возросло более чем в 20 раз (по сравнению с 1930 г.) – до 97 тыс.



штук; освоен массовый выпуск трех базовых моделей, которые поставлялись во все регионы страны [1]. Возникла потребность в строительстве зданий для хранения и обслуживания машин (прежде всего, грузовых) – гаражей в различных городах.

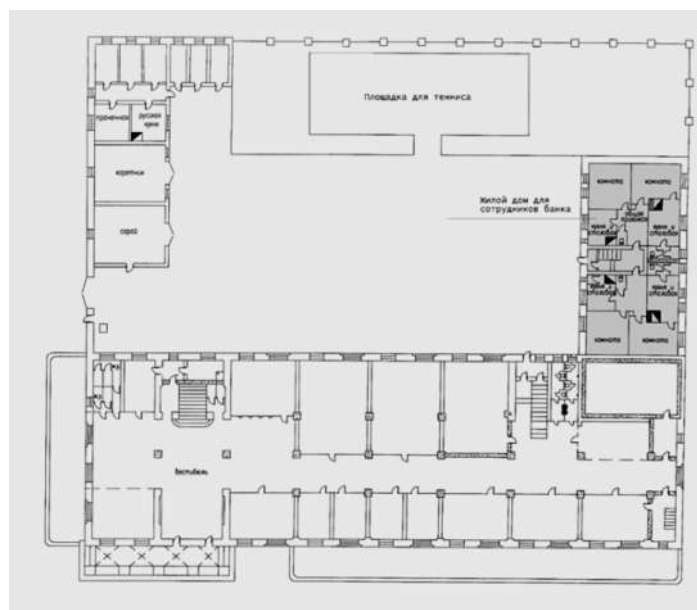


Рис. 1. Здание Государственного банка в Ярославле, спроектированное и построенное в конце 1920-х гг. Авторы: И.И. Князев, Г.В. Саренко, И.А. Русанов при участии Г.П. Гольца (1928–1929 гг.). План первого этажа с территорией участка (проект) [2]

Fig. 1. The building of the State Bank in Yaroslavl, designed and built in the late 1920s. Authors: I.I. Knyazev, G.V. Sarenko, I.A. Rusanov with the participation of G.P. Golts (1928–1929). Ground floor plan with the territory of the plot (project) [2]

Здания гаражей второй половины 1920-х гг., как и все проекты конструктивистов, были решены в соответствии с функционально-технологическими и символическими задачами времени. Выдающимся автором таких построек в Москве был К. С. Мельников, творчеству которого сегодня посвящено много книг и статей современных исследователей [3-6]. В ряду его ранних построек выделяются гаражи для автобусов на Бахметьевской улице (ул. Образцова) (1926–1928 гг.) и грузовых автомашин Моссовета на Новорязанской улице (1926–1929 гг.) в Москве, проекты которых создавались совместно с инженером В. Ф. Шуховым (рис. 2, 3).

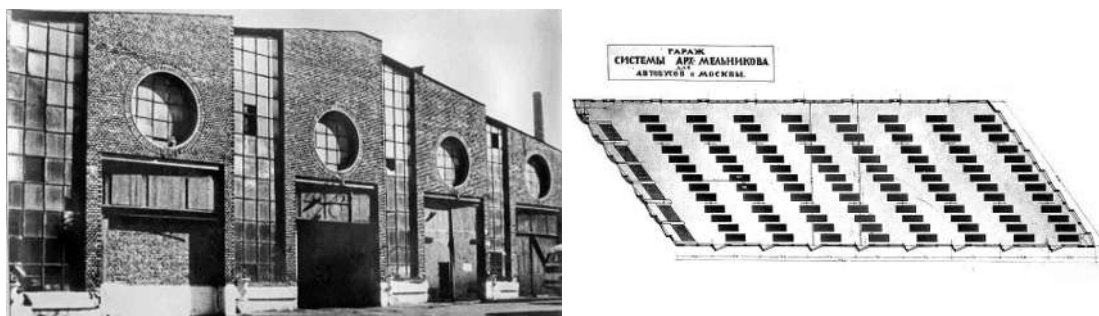


Рис. 2. Здание гаража на Бахметьевской улице (ул. Образцова) в Москве, архитектор К.С. Мельников (1926–1928 гг.) [7, 8]

Fig. 2. Garage building on Bakhmetevskaya st. (Obraztsova st.) in Moscow, architect K.S. Melnikov (1926–1928) [7, 8]

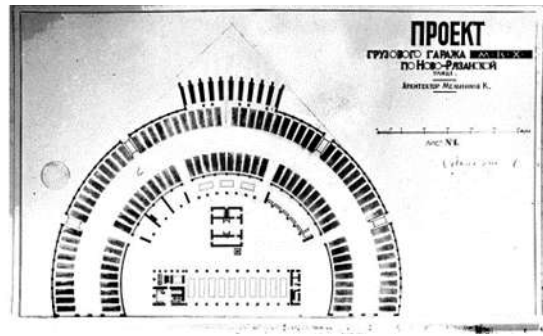
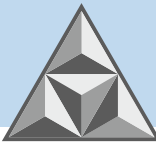


Рис. 3. Здание гаража для грузовых автомашин Моссовета на Новорязанской ул. в Москве, архитектор К.С. Мельников (1926–1929 гг.) [9, 10]

Fig. 3. The building of the garage for trucks of the Moscow City Council on Novoryazanskaya st. in Moscow, architect K.S. Melnikov (1926–1929) [9, 10]

Сегодня эти объекты являются выдающимися типологическими образцами г. Москвы. Выполненные в авангардном стиле, они отличаются яркой образностью, характерными деталями и металлоконструкциями, которые оригинально сочетаются с кирпичной кладкой. В середине 1930-х годов (в период постконструктивизма) в Москве было построено еще два ведомственных гаража по проекту мастерской Мельникова: гараж Госплана на Авиамоторной улице (1934–1936 гг.) и гараж «Интуриста» на Сущевском валу (1933–1934 г., 1938 г.) (рис. 4, 5). Здесь К. С. Мельников занимался в основном решением архитектурной формы фасадов зданий. Автор придал зданиям оригинальный образ, форму, пластику и динамику, характерные для авангардной архитектуры, несмотря на очевидные сдвиги в общей стилистической направленности архитектуры в сторону неоклассицизма в середине 1930-х гг. Однако не всегда проекты реализовывались в соответствии с первоначальным замыслом. Так, в процессе строительства мастерская вынуждена была отказаться от логотипа ВАО «Интурист» ввиду передачи гаража в ведение НКВД. Левая половина здания была радикально перестроена под «новый стиль», отвечая заданной партией и правительством линии развития архитектуры. Это решение визуальное разбило объект на две части, развалив оригинальную композицию. Последующие жесткие стилеобразующие установки заставили мастера отказаться от дальнейшей архитектурной практики.



Рис. 4. Здание гаража Госплана на Авиамоторной ул. в Москве, мастерская К.С. Мельникова (1934–1936 гг.) [11]

Fig. 4. Gosplan garage building on Aviamotornaya st. in Moscow, workshop of K.S. Melnikov (1934–1936) [11]

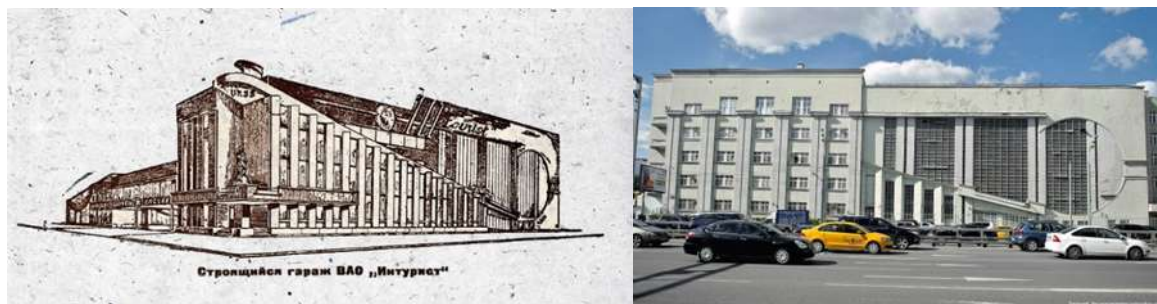


Рис. 5. Здание гаража «Интуриста» на ул. Сушевский вал в Москве, мастерская К.С. Мельникова (1933 – 1938 гг.) (проект и реализованная постройка) [12, 13]

Fig. 5. The Intourist garage building on Sushchevsky Val st. in Moscow, workshop of K.S. Melnikov (1933 – 1938) (project and completed construction) [12, 13]

ЗДАНИЕ ГАРАЖА ДЛЯ АВТОМАШИН НА ПРОСПЕКТЕ ОКТЯБРЯ В ЯРОСЛАВЛЕ

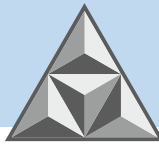
Здание гаража для автомашин на проспекте Октября в г. Ярославле, спроектированное архитектором И.Н. Дубовым в 1935 г., является последовательным примером «переходного стиля» в архитектуре (технический проект выполнен в 1938 г. уже по факту постройки). В этом объекте автору удалось создать оригинальный облик, отвечающий как внутреннему содержанию, так и стилистическим установкам времени (рис. 6). Постконструктивизм уже доминировал в стране, при этом уровень «возможностей выбора» регионального архитектора, несмотря на диплом Ленинградского ВХУТЕИНа (1925–1930 гг.), не позволял ему думать об иных стилистических предпочтениях в архитектурном творчестве [2, 14].



Рис. 6. Фотография гаража (И.Н. Дубов 1935). Фото С.И. Тараева, 2018 г.

Fig. 6. Photo of the garage (I.N. Dubov, 1935). Photo by S.I. Taraev (2018)

Воспитанный в духе авангардных традиций И.Н. Дубов свободно владел основами проектирования неординарных и ярких композиций, четко выверенных планов, удовлетворяющих тем функциональным процессам, для которых они предназначались. Увлечение многих советских архитекторов 1920–1930-х гг. творческим методом немецкой школы «Баухауз» – известный факт времени, подтвержденный различными публикациями, студиями известных проектов как студентов, так и состоявшихся архитекторов [5]. Это неизбежно накладывало свой отпечаток – новый взгляд на современную архитектуру, влияло на выработку концепций. По-видимому, и проект нового гаража для Ярославля создавался



под впечатлением от яркого и запоминающегося произведения выдающихся немецких архитекторов В. Гропиуса и А. Мейера – административно-фабричного корпуса и зала для машин «Образцовой фабрики» (выставка Немецкого союза ремесленных предприятий в Кёльне в 1914 г.). Оригинальная композиция плана, контраст фабричной и офисной частей, лёгкая и изящная динамичная форма здания офиса получили продолжение и развитие в большом количестве проектов и построек XX века (рис. 7, 8).



Рис. 7. Административно-фабричный корпус и зал для машин «Образцовой фабрики» для выставки Немецкого союза ремесленных предприятий в Кёльне. Архитекторы Вальтер Гропиус и Адольф Мейер, 1914 г. (общий вид и план этажа) [3, 15]

Fig. 7. The administrative and factory building and the hall for the machines of the "Model Factory" for the exhibition of the German Union of Handicraft Enterprises in Cologne. Architects Walter Gropius and Adolf Meyer, (1914) (general view and floor plan) [3, 15]

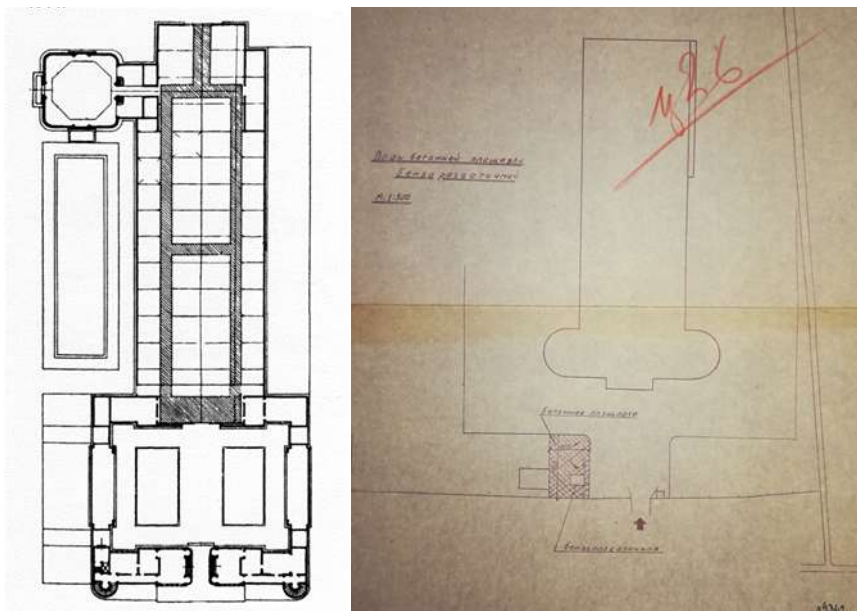


Рис. 8. Схема генплана гаража в Ярославле (из технического проекта 1938 г.) [16]

Fig. 8. The scheme of the general plan of the garage in Yaroslavl (from the technical project of 1938) [16]

Специфика размещения и генплан. Выбор площадки для размещения нового гаража в г. Ярославле – рядом с территорией нового завода синтетического каучука (СК-1) вдоль Тутаевского шоссе – предопределен требованиями времени, а также ведомственной



принадлежностью к заводу [17]. Если первые гаражи располагались достаточно близко от гражданской застройки или в ее структуре, то с 1930 г. это не допускалось, по «Правилам размещения автомобилей» с целью «упорядочения правил строительства гаражей» [18]. Эти правила исходили из установки, что места стоянок приравнивались к «огнеопасным производственным участкам» и их строительство и эксплуатация должны были отвечать определенным требованиям. Поэтому новые участки под гаражи выбирались достаточно далеко от селитебной застройки и чаще всего в структуре промышленной или буферной зоны – между ней и соцгородками.

Генплан отличается простотой решения. Участок, отведенный под застройку, примыкал непосредственно к Тутаевскому шоссе (проспект Октября) и территории завода СК-1. Здание продольной осью выстроено строго перпендикулярно к магистрали. Данным решением оно закрепляет линию застройки шоссе «офисной частью» комплекса, повышая ее презентабельность и создавая выразительный архитектурный акцент фронта промышленной застройки. Гаражной частью здание углубляется в структуру промышленной зоны (рис. 9).

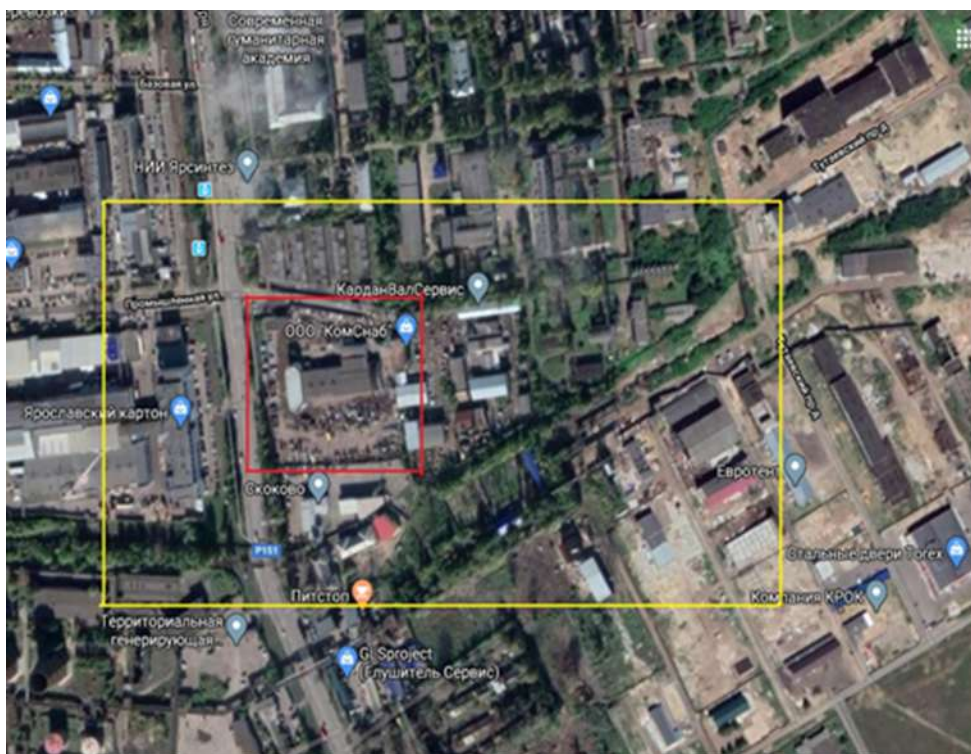
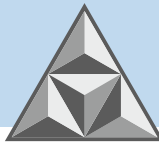


Рис. 9. Фрагмент карты Ярославля с показом территории гаража

Fig. 9. A fragment of a map of Yaroslavl showing the territory of the garage

Архитектурная композиция автогаража выполнена в Т-образной конфигурации. Здание состоит из двух объектов: двухэтажного прямоугольного объема с закругленными торцами и протяженного одноэтажного объема с треугольной крышей (рис. 10, 11).

Характер архитектурного решения в полной мере соответствует установкам-особенностям переходного стиля постконструктивизма: лаконичная геометрия, сопряжение прямоугольной, треугольной и круглых форм частей здания (характерный тип авангардных композиций). При этом оформление фасадов отличается наличием неоклассических деталей, а их расположение на плоскости – жесткой симметрией. Так, на главном фасаде двухэтажной административной части здания в центре композиции выделяется группа въездных ворот, которая обрамляется своеобразными перспективными порталами. Над каждым воротами располагаются по два квадратных окна в перспективном ступенчатом обрамлении. Такими



же «ступенями» оформлены и простенки-ниши между лопатками, обобщая отдельные оконные проемы на двух этажах в единую вертикальную плоскость, напоминающую о лентах вертикального остекления конструктивизма (рис. 12).

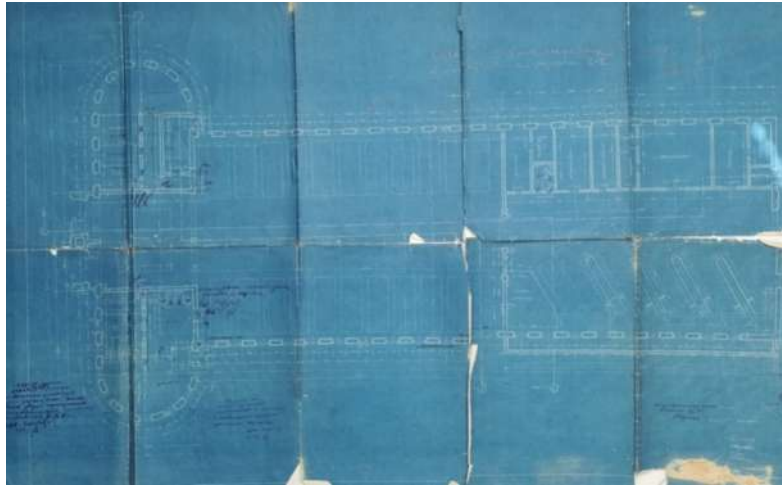


Рис. 10. Чертеж плана первого этажа автогаража завода СК-1 в Ярославле (19.08.1935) [16]

Fig. 10. Drawing of the ground floor plan of the auto garage of the SK-1 plant in Yaroslavl (08/19/1935) [16]

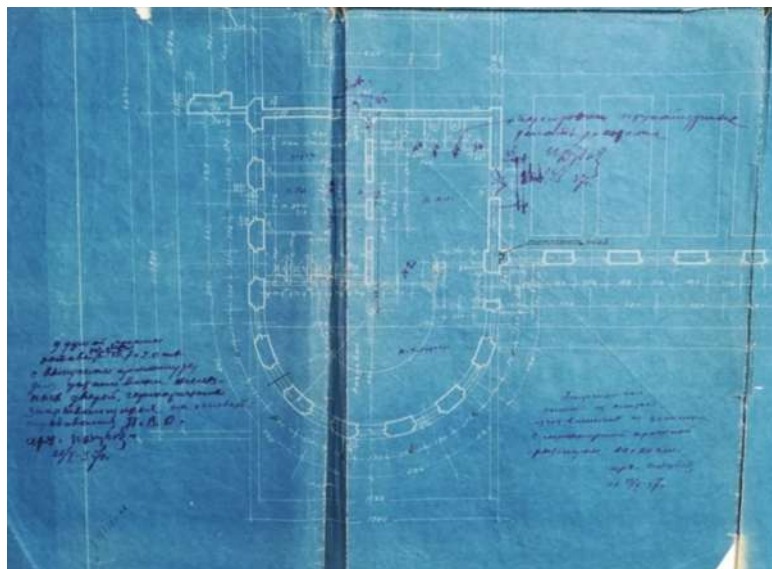


Рис. 11. Фрагмент чертежа плана с исправлениями-указаниями автора-архитектора И.Н. Дубова от 25.01.1937 г. и 13.02.1937 г. [16]

Fig. 11. Fragment of the plan drawing with corrections-instructions of the author-architect I.N. Dubov dated 25.01.1937 and 13.02.1937 [16]

Вертикальная структура лопаток завершается карнизной частью, состоящей из трех полочек простого прямоугольного очертания и валика. Над карнизом в створе с плоскостью лопаток предусмотрена высокая парапетная стена (аттик), опоясывающая здание по периметру с разрывом над местом примыкания одноэтажного объема. Она оформлена сверху двухступенчатым карнизом и перфорирована равномерной цепью маленьких квадратных сквозных проемов в нижней части. В нижней части наружные стены переходят в горизонтальную ленту цоколя, находящегося в общей плоскости с выступающими лопатками.

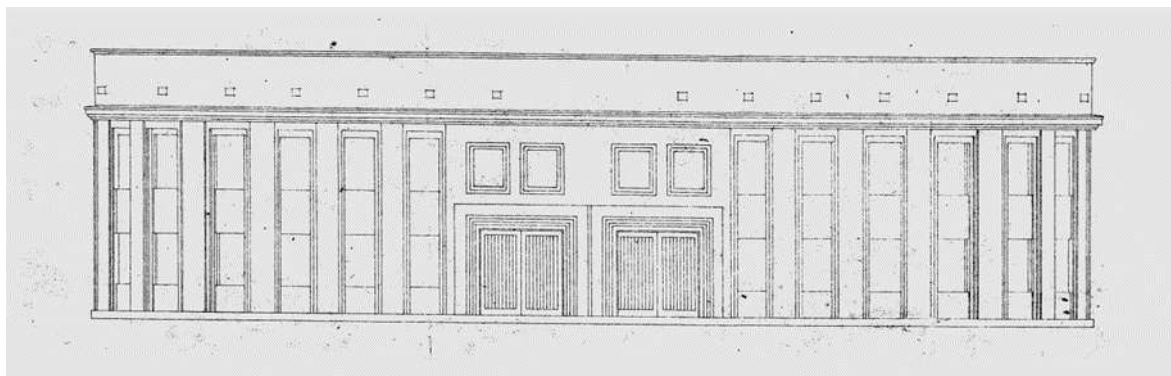


Рис. 12. Чертеж главного фасада автогаража завода СК-1 в Ярославле (чертеж из технического проекта 1938 г.) [16]

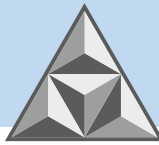
Fig. 12. Drawing of the main facade of the auto garage of the SK-1 plant in Yaroslavl (drawing from the technical project of 1938) [16]

Продольные фасады одноэтажной части гаража были решены практически идентично. Основа композиции – простой метрический ряд простенков и прямоугольных ниш с оконными проемами прямоугольного очертания, повторяющий ритм и размеры простенков двухэтажной части здания. Нижняя часть наружных стен и конфигурация карниза одноэтажной части гаража также аналогичны двухэтажной. Первоначально в проекте был проработан другой вариант архитектурного шаблона карниза – более сложного очертания (рис. 13).



Рис. 13. Архитектурные шаблоны автогаража завода СК-1. Шаблон карниза и пилястр одноэтажной части (архивный чертеж на кальке). Ярославское отделение Ивоблпроектреста. Архитектор И.Н. Дубов [16]

Fig. 13. Architectural templates of the auto garage of the SK-1 plant. Template of the cornice and pilasters of the one-story part (archival drawing on tracing paper). Yaroslavl branch of Ivobproektrest. Architect I.N. Dubov [16]



Торцовый симметричный фасад одноэтажного корпуса, по проекту, сочетал в себе приемы оформления главного и бокового фасадов (рис. 14).

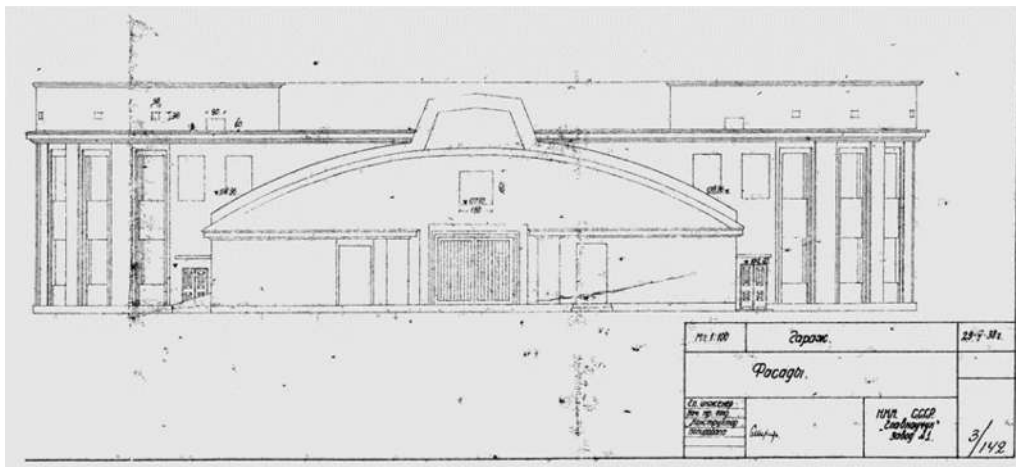


Рис. 14. Чертеж торцового фасада автогаража завода СК-1 в Ярославле (чертеж из технического проекта 1938 г.) [16]

Fig. 14. Drawing of the end facade of the auto garage of the SK-1 plant in Yaroslavl (drawing from the technical project of 1938) [16]

Примечательно, что в его конфигурации с плавными линиями и геометрической структурой просматриваются «отголоски» архитектуры гаража на 25 машин «для нужд двора во время летнего пребывания в Крыму» в Ливадии (1911 г.) (рис. 15), а также здания «Белого гаража» Царскосельского Императорского гаража (архитектор А. К. Миняев, 1913 г.) с похожим стеклянным фонарем верхнего света (рис. 16). По-видимому, редкость подобных зданий, а также неоклассические установки при проектировании заставили автора внимательнее изучить все исторические прототипы и выбрать узнаваемые типологические признаки подобных объектов, чтобы архитектурное решение гаража звучало более убедительно.



Рис. 15. Царская семья около гаража. Ливадия. Фото 1914 г. [19]

Fig. 15. The royal family near the garage. Livadia. Photo of 1914 [19]

Планировочная структура здания практически не читается в архитектуре фасадов, невзирая на яркий «конструктивистский» контраст двух форм корпусов (офисной и производственной частей). Такое «нейтральное» решение архитектуры по отношению к внутренней планировочной структуре помещений в сочетании с конструктивистским формообразованием является одним из отличительных принципов постконструктивизма.

В двухэтажной административной части здания автором был размещен «Сектор управления» – различные службы, помещения для персонала и вспомогательного



назначения. Планировочное решение первого этажа административного корпуса гаража строилось на делении на три части (отсека) – центральную часть (являлась въездным пространством в гараж, где размещалась моечная для машин и предусматривались два дополнительных парковочных места) и две симметричные боковые части, завершающиеся полукруглыми торцами. В них располагались относительно крупные зальные пространства – «шоферская» и раздевалка для работников сектора ремонта и обслуживания. Второй этаж «Сектора управления» решен монообъемным, с коридорно-кабинетной системой и полукруглыми зальными пространствами по торцам (помещениями красного уголка и транспортного отдела). В двухэтажной части здания гаража предусматривались две лестничные клетки, также не выделяющиеся на фасадах здания. Одна из них размещена в левой части закругленного объема, другая – в месте примыкания с одноэтажной частью гаража (с противоположной стороны от главного фасада «сектора управления»). Правая часть первого этажа не сообщалась напрямую со вторым этажом.

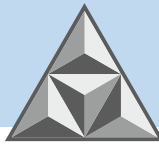


Рис. 16. «Белый гараж» комплекса Царскосельского Императорского гаража, архитектор А.К. Миняев, 1913 г. [20]

Fig. 16. "White garage" of the Tsarskoye Selo Imperial Garage complex, architect A.K. Minyaev, 1913 [20]

Крупный одноэтажный объем гаража состоял из двух планировочных частей, разделенных брандмауэрной стеной и служащих для хранения и ремонта-обслуживания автомобилей. «Сектор хранения автомобилей» на 22 машины проектировали с внутренним проездом шириной 10.0 м. Эта часть связана единым пространством с центральной частью первого этажа двухэтажного объема (где предусматривалась мойка и стоянка для двух автомобилей). Помимо центрального въезда с двумя воротами, были предусмотрено два въезда – через ворота шириной 4.0 м с правой стороны здания рядом с «сектором ремонта» и проем шириной 4.5 м по оси центрального проезда в зону обслуживания и ремонта машин. «Сектор ремонта и обслуживания» с дополнительным местом для хранения машин вмещал четыре «поста» с ремонтными ямами, мастерские, склады и др. помещения вспомогательно-производственного назначения. Снаружи стены в этой зоне по всей длине располагался приямок.

Конструктивное решение и материалы представляют собой достаточно традиционный выбор данного времени. Фундаменты – ленточные бутовые, выполнены из кирпича: двухэтажной части – толщиной в три кирпича (780 мм), одноэтажной – в два с половиной кирпича. Внутренние стены имеют различную толщину – один, полтора и два кирпича, в



зависимости от разделения функциональных зон. Межэтажное перекрытие двухэтажной части проектировали комбинированным (деревянное и железобетонное ребристое (фрагментами)), а чердачное перекрытие – деревянным. Крыша двухэтажного корпуса – односкатная, с организованным водостоками покрытием из железа по обрешетке. Оригинальным являлось перекрытие одноэтажного корпуса, которое выполнялось из деревянных ферм арочного очертания высотой 3.0 м и перекликалось с циркульными очертаниями в плане закруглений двухэтажной части гаража (рис. 17, 18).

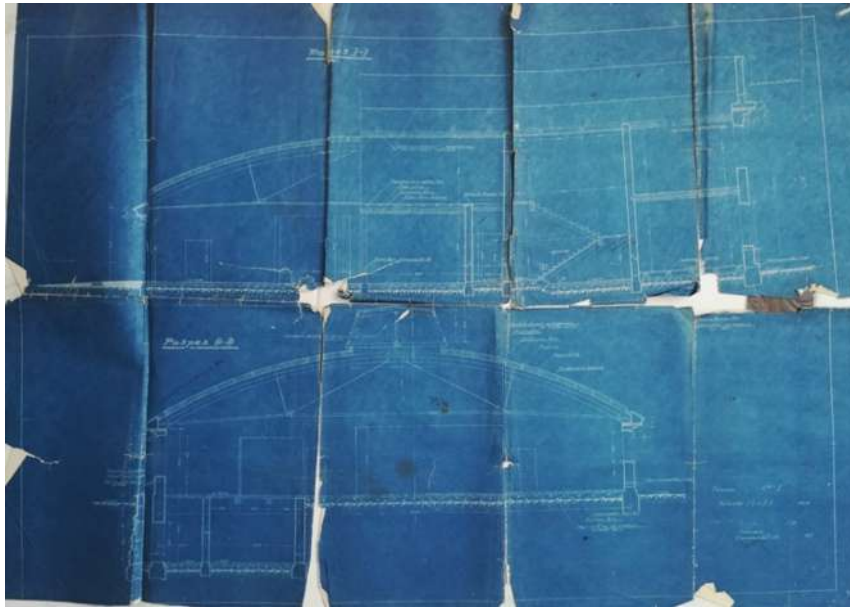


Рис. 17. Разрезы 1-1, 3-3 (чертеж-синька) 05.09.1935 г. [16]

Fig. 17. Sections 1-1, 3-3 (blueprint) 05.09.1935 [16]

По проекту, данные фермы завершались длинной деревянной фонарной надстройкой почти по всей длине корпуса. Покрытие было выполнено «из двух слоев рубероида на клебемассе по сплошной опалубке из досок». Проектные технико-экономические показатели (ТЭП) здания гаража: площадь застройки – 2390 м²; строительная кубатура – 11700 м³.

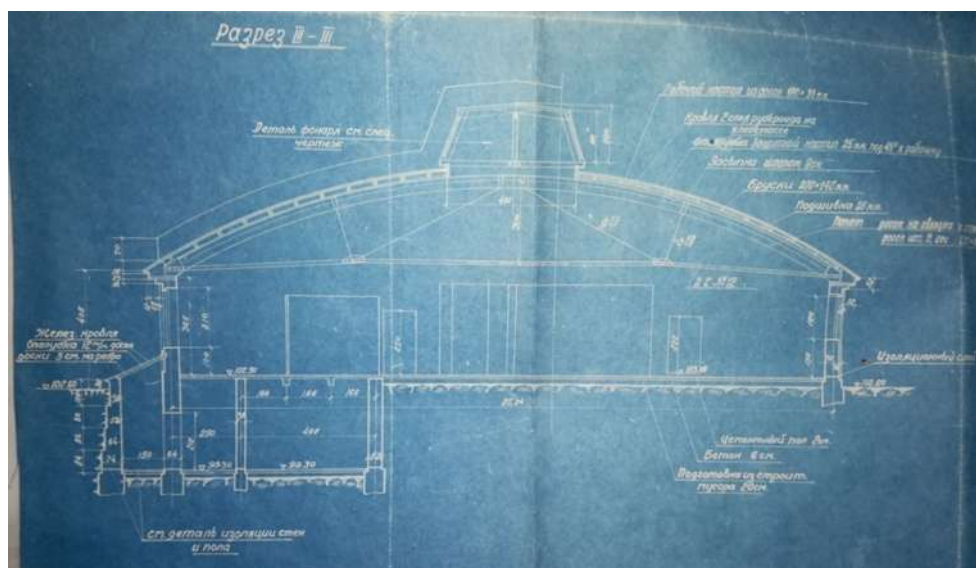


Рис. 18. Разрез 3-3 (фрагмент чертежа-синьки из технического проекта) 23.05.1938 г. [16]

Fig. 18. Section 3-3 (fragment of the blueprint from the technical project) 05.23.1938 [16]



В 1938 г. на территории автогаража было построено небольшое сооружение бензораздаточной станции (см. рис. 19) с «бензиноколонками» – в том же стилистическом ключе, что и основное здание.

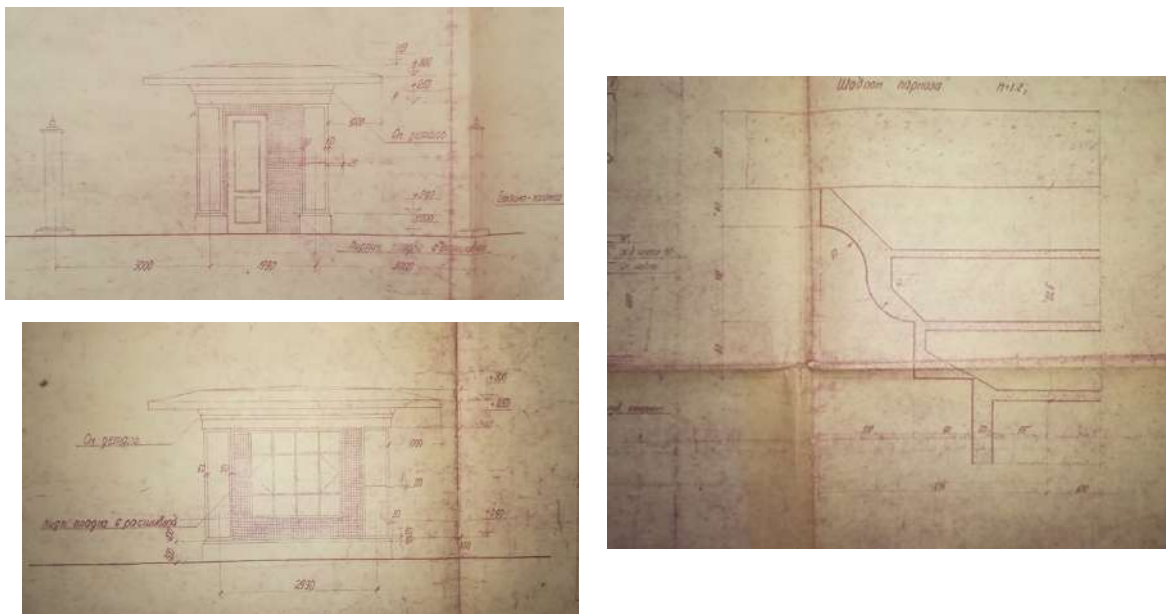


Рис. 19. Фрагменты чертежа бензораздаточной станции, 1938 г. [16]

Fig. 19. Fragments of a drawing of a petrol distribution station, 1938 [16]

Таким образом, горожане могли наблюдать гармоничный ансамбль, образованный вместе с основным офисно-производственным зданием (на современном этапе – утрачено) (рис. 19).

ПОСЛЕДУЮЩИЕ ЭТАПЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГАРАЖЕЙ

Последующие этапы проектирования гаражей были обусловлены изданными регламентами и более конкретными установками. В 1939 г. установлены «Единые требования по устройству гаражей и стоянок» при введении Государственных Гаражных правил. В этом документе, наряду с указаниями по строительству и эксплуатации, впервые излагались обязанности заказчиков по возведению гаражей и автостоянок, что сказывалось на предсказуемости и схожести последующих проектных разработок. В послевоенный период гараж в СССР уже не являлся редким и оригинальным видом зданий и сооружений. В 1960 г. вышло Постановление Совета министров РСФСР № 1475 «Об организации кооперативов по строительству и эксплуатации коллективных гаражей – стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев». С этого времени строительство гаражей разрешалось только по типовым проектам. Исключения были возможны в тех случаях, когда по особым соображениям требовался индивидуальный проект, но и он проектировался лишь с применением типовых конструктивных элементов [18].

ДИСКУССИОННЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Проведенный анализ предпосылок и контекста проектирования, а также архитектурных характеристик здания автогаража завода СК-1 (1935-1938 гг.) представляет характеристики и факты, подтверждающие историко-культурную ценность объекта, опровергая



необоснованное утверждение в ее отсутствии (табл. 1).

Таблица 1. Комплексный анализ историко-культурной ценности здания автогаража завода СК-1 г. Ярославля

Table 1. Complex analysis of the historical and cultural value of the building of the garage of the plant SK-1 in Yaroslavl

№ п/п	Историко-культурная ценность	Характеристики	Факты
1	С исторической точки зрения	Связь объекта с каким-либо историческим событием, значительным для истории России, Ярославской области или города	Строительство завода № 1 по производству синтетического каучука в г. Ярославле – в первой половине 1930-х гг. [21, 22]. Модернизация Ярославского государственного автомобильного завода № 3 (ЯГА 3), налаживание выпуска грузовиков и автобусов. В 1935 году завод выпустил свой 10-тысячный грузовой автомобиль [23]. Появление «парка грузовых автомобилей», которые необходимо было хранить и обслуживать.
		Связь объекта с жизнью и деятельностью выдающихся личностей, имеющих особые заслуги перед Россией, Ярославской областью или городом Ярославлем	Руководителем строительства и первым директором завода СК-1 (1931–1936 гг.) был Лука Трофимович Стреж (1901 – расстрелян 30 декабря 1937), в этот же период был построен и ведомственный автогараж на 25 машин [24]. «Л.Т.Стреж внёс огромный вклад в решение задачи по успешному запуску производства искусственного каучука. Во всесоюзной прессе его приводили в пример как современного, грамотного руководителя. Он обеспечил высокие темпы строительства и пуск завода в исключительно короткие сроки (11,5 мес.). Под его руководством произошло становление предприятия: освоение производства, овладение сложным технологическим процессом получения синтетического каучука, отработка технологических режимов. В 1935 г. за успешное освоение синтетического каучука Стреж премирован наркомом тяжелой промышленности С. Орджоникидзе легковой автомашиной» [25].
2	С градостроительной точки зрения	Признаки градостроительной ценности (формирование линии застройки улиц, элемент градостроительного ансамбля, доминанта, прямая визуальная связь с объектами культурного наследия)	Закрепляет линию застройки проспекта Октября, закрепляет ось треугольного участка территории, примыкающего к территории завода СК, формирует фронт застройки «офисной частью» комплекса, повышая тем самым ее презентабельность, является акцентным элементом застройки пр. Октября (зоны промышленной застройки).
3	С архитектурной точки зрения	Год проектирования и постройки	1935 г., 1938 г. Согласно архивной документации (паспорту здания от 13 мая 1949 г.) указан год постройки – 1935. На проектных чертежах есть даты – 1935 г. Технический проект выполнялся в 1938 г. проектным отделом завода СК-1 Главкаучука НКМ-СССР (ГИПРОКАУЧУК) уже по факту выстроенного здания, включая пояснительную записку от 11.10 1938 г. Согласно записям и пометкам на чертежах и тексту пояснительной записки технического проекта отделочные работы и монтаж разных инженерных систем продолжались вплоть до 1938 г. [16]



№ п/п	Историко-культурная ценность	Характеристики	Факты
		Автор проекта	<p>Проект был разработан организацией «Ярославское отделение Ивоблпроектреста» в 1935 году. Начальник А. П. Боровский.</p> <p>Автор проекта («проектировал») – архитектор И. Н. Дубов [16]</p> <p>С 1925 по 1930 годы Дубов И.Н. проходил обучение на архитектурном факультете высшего художественно-технического института Ленинграда - ВХУТЕИНа (Ленинградского института живописи, скульптуры и архитектуры, позднее с 1932 года Всероссийской академии художеств (ВАХ)). В настоящий момент – Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина.</p> <p>Проект назывался «Авто-гараж на 25 машин».</p>
		Стилевые признаки	<p>Постконструктивизм (переходный стиль от конструктивизма к неоклассицизму)</p> <p>Общее формообразование строится на четкой геометрии элементов композиции, наличии контраста прямоугольной, треугольной и круглых форм, характерном типе плана композиции, напоминающем авангардные решения выдающихся архитекторов XX века.</p> <p>Оформление и «построение» фасадов отличается наличием неоклассических деталей (карниза сложного очертания, аттика, пилястр и др.), а также жесткой симметрией их расположения.</p>
		Уникальные элементы художественно-тектонической декоративной обработки фасадов	<ul style="list-style-type: none"> - Карнизы оригинального профиля (сохранились авторские чертежи-шаблоны, позволяющие восстановить четкую геометрию); - пропорционально выверенный ритм пилонов с «перспективными» нишами простенков; - удачные пропорции аттика, подчеркивающие геометрию двухэтажного корпуса, создающие иллюзию плоской кровли; - выступающие парные порталы въездов (ворот), подчеркивающие ось симметрии здания и фасада); - фонарная надстройка гаражной части (утрачена, но сохранились подробные авторские чертежи, позволяющие ее восстановить в оригинальном виде)
		Оригинальное планировочное решение	<ul style="list-style-type: none"> - План композиции напоминает авангардные решения выдающихся архитекторов XX века (Вальтер Гропиус, Адольф Мейер): используется контрастное сочетание геометрических форм, ассоциативно напоминающее некий образ техники (машины, самолета и т.д.); - наличие четкого функционального зонирования здания; - наличие удобной схемы передвижения транспорта; - продуманная схема обслуживания транспорта и зоны рабочих-служащих; - хорошая освещенность пространства рабочей зоны



№ п/п	Историко-культурная ценность	Характеристики	Факты
		Сведения об использовании редких и ценных материалов, технологий, конструкций и приемов обработки материалов	- Оригинальная конструкция покрытия гаражной части комплекса (деревянные сегментные фермы) с фонарной надстройкой трапециевидного очертания (была в оригинале, требует натурального исследования, возможно восстановление первоначального решения из технических чертежей); - вентиляция приточно-вытяжная при помощи вентиляторов «Сирокко» и вытяжных каналов с дефлекторами типа «Шанар-Этуаль» (была в оригинале, требует натурального исследования) [16]
		Сведения о наличии элементов архитектурно-художественного оформления интерьеров	Отсутствуют сведения ввиду недопуска на объект, требуется осмотр и оценка объекта
4	Материалы, обосновывающие историко-культурную ценность	С точки зрения искусства, науки, техники, эстетики, этнологии, антропологии, социальной культуры,	См. Список источников статьи

На современном этапе в Ярославле уникальное здание гаража середины 1930-х гг. сохранилось достаточно хорошо, несмотря на разновременные искажения: к одноэтажному корпусу пристроено несколько новых пристроек с различных сторон объема; оконные, дверные проемы и ворота обеих частей объекта растесаны/заложены в соответствии с особенностями эксплуатации объекта; демонтирована фонарная надстройка одноэтажной части, есть и другие утраты-перестройки. В целом же архитектура не повлияла на качественные характеристики объекта, сохранив возможность «обратимости» первоначального облика здания гаража.

ВЫВОДЫ

Данное здание могло бы стать одним из ключевых объектов советского исторического наследия, обогащающих туристическую инфраструктуру Ярославля. Музей советского автомобилестроения, демонстрирующий разные образцы продукции бывшего Ярославского государственного автомобильного завода № 3 (ЯГАЗ), или интерактивный музей ретроавтомобилей разных времен с возможным расширением территории объекта на месте утраченного завода СК – такое функциональное предназначение могло органично соединиться с типологической сущностью объекта, дать ему вторую жизнь и стать уникальным местом притяжения как жителей, так и гостей города.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Создание новой отрасли. URL: http://www.avtomash.ru/pred/muzei_a/1918/1918-3.html [1]
2. Сапрыкина Н.С. *Советская архитектура Ярославля*. Ярославль: Изд-во ЯГТУ, 2006. 496 с.
3. Иконников А.В. *Архитектура XX века. Утопии и реальность: в 2 т.* М.: Прогресс-традиция, 2001-2002. Т. 1. 2001. 656 с., Т. 2. 2002. 672 с.
4. Константин Степанович Мельников: *Архитектура моей жизни. Творческая концепция. Творческая практика* / Сост. А.А. Стригалева и И.В. Коккинаки. М.: Искусство, 1985.



311 с.

5. **Хан-Магомедов С.О.** *Архитектура советского авангарда. В 2 кн. Кн. 1. Проблемы формообразования: мастера и течения.* М.: Стройиздат, 1996. 709 с.
6. **Хан-Магомедов С.О.** *Константин Мельников.* М.: Архитектура-С, 2007. 296 с. (Мастера архитектуры).
7. *Гаражные истории. Помещение для автомобилей как шедевр архитектуры. Бахметьевский гараж // Коммерсантъ.* URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599294>
8. *Гаражные истории. Помещение для автомобилей как шедевр архитектуры. Бахметьевский гараж (план) // Коммерсантъ.* URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599295>
9. *Гаражные истории. Помещение для автомобилей как шедевр архитектуры. Грузовой гараж МКХ // Коммерсантъ.* URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599301>
10. *Гаражные истории. Помещение для автомобилей как шедевр архитектуры. Грузовой гараж МКХ (план) // Коммерсантъ.* URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1600521>
11. *Гаражные истории. Помещение для автомобилей как шедевр архитектуры. Гараж Госплана // Коммерсантъ.* URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599310>
12. *Гаражные истории. Помещение для автомобилей как шедевр архитектуры. Гараж «Интуриста» // Коммерсантъ.* URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599314>
13. **Евгений Чесноков** (2018) «Город на память». 360. Сущёвский Вал. 31 октября 2017 года. Фотопроект «Город на память». 360. Сущёвский Вал. URL: <https://rblgger.ru/2018/12/22/gorod-na-pamyat-360-sushhyovskiy-val/>
14. **Селиванова А.Н.** *Постконструктивизм. Власть и архитектура в 1930-е годы в СССР.* М.: БуксМАрт, 2019. 320 с.
15. Из коллекций Гарвардского художественного музея Фабрика. Выставка Deutscher Werkbund (Немецкая ассоциация ремесленников) 1914 г., Кёльн | Вальтер Гропиус и Адольф Мейер. URL: <https://harvardartmuseums.org/art/219402>
16. *Архивные дела завода СК-1 (чертежи, пояснительные записки) // Личный архив С. И. Тараева*
17. **Гофман В.Л.** *Фабрично-заводская архитектура. Часть 1. Планировка и конструирование зданий и сооружений промышленных предприятий.* 3-е изд. Л.: КУБУЧ, 1932. 580 с.
18. *Рекомендации по проектированию паркингов, гаражей и гаражных комплексов. История нормативных документов по проектированию гаражей // Инвестиционные строительные проекты. Проектирование гаражей.* URL: https://www.project.bulgaria-burgas.ru/project-garage_advice.htm
19. *Как автомобиль огурцом прозвали // Пульс.* URL: <https://pulse.mail.ru/article/kak-avtomobil-ogurcom-prozvali-1784568267497959952-8224298886960722265/>
20. *Царскосельский Императорский гараж // Парки Царского Села и окрестностей. Путеводитель. 38.* URL: [http://xn----7sbb4bxah.xn--p1ai/38-Tsarskiy_garag_Pushkin.html#!prettyPhoto\[pp_gal\]/4/](http://xn----7sbb4bxah.xn--p1ai/38-Tsarskiy_garag_Pushkin.html#!prettyPhoto[pp_gal]/4/)
21. **Митькова Т.Н. Первенец СК.** *Из истории Ярославского завода синтетического каучука.* Ярославль: Верх.-Волж. кн. изд-во, 1965. 120 с.



22. **Рязанцев Н.П., Салова Ю.Г.** *История Ярославского края (1930–2005 гг.): Учебное пособие для учащихся средних общеобразоват. учеб. заведений.* Ярославль, Рыбинск: ОАО «Рыбинский Дом печати», 2005. 277 с.
23. Свободная энциклопедия. Ярославский моторный завод // Википедия. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Ярославский_моторный_завод
24. **Долгова О.В.** *Стреж Лука Трофимович* // Ярkipедия. URL: <https://yarwiki.ru/article/301/strezh-luka-trofimovich>
25. Завод синтетического каучука №1 (СК-1) // Ярkipедия. URL: <https://yarwiki.ru/article/29/zavod-sinteticheskogo-kauchuka-1-sk-1>

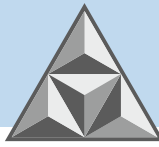
Поступила в редакцию 10.03.2022

Одобрена после рецензирования 17.03.2022

Принята к опубликованию 24.03.2022

REFERENCES

1. Avtomash.ru (2020) *Creation of a new industry* [online]. Available at: http://www.avtomash.ru/pred/muzei_a/1918/1918-3.html (in Russian).
2. **Saprykina, N.S.** (2006) *Soviet architecture of Yaroslavl*. Yaroslavl: Izd-vo YAGTU (in Russian).
3. **Ikonnikov, A.V.** (2001-2002) *Architecture of the twentieth century. Utopias and reality: in 2 vols.* М.: Progress-tradiciya, (in Russian).
4. **Strigaleva, A.A. & Kokkinaki, I.V.** (Eds) (1985) *Konstantin Stepanovich Melnikov: The architecture of my life. Creative concept. Creative practice.* М.: Iskusstvo, 311 p. (in Russian).
5. **Han-Magomedov, S.O.** (1996). *Architecture of the Soviet avant-garde. In 2 books 1. Problems of shaping: masters and currents.* М.: Strojizdat (in Russian).
6. **Han-Magomedov, S.O.** (2007) *Konstantin Melnikov.* М.: Arhitektura-S (in Russian).
7. Kommersant. (2020) *Garage stories. A room for cars as a masterpiece of architecture. Bakhmetyevsky garage* [online]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599294> (in Russian).
8. Kommersant. (2020) *Garage stories. A room for cars as a masterpiece of architecture. Bakhmetyevsky garage (plan)* [online]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599295> (in Russian).
9. Kommersant. (2020) *Garage stories. A room for cars as a masterpiece of architecture. Cargo garage MKH* [online]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599301> (in Russian).
10. Kommersant. (2020) *Garage stories. A room for cars as a masterpiece of architecture. Cargo garage MKH (plan)* [online]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1600521> (in Russian).
11. Kommersant. (2020) *Garage stories. A room for cars as a masterpiece of architecture. Gosplan garage* [online]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599310> (in Russian).
12. Kommersant. (2020) *Garage stories. A room for cars as a masterpiece of architecture. Intourist garage* [online]. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/3637878#id1599314> (in Russian).
13. **Evgenij Chesnokov** (2018) "The city for memory". 360. Sushchevsky Val. October 31, 2017. Photo project "City for memory". 360. Sushchevsky Shaft [online]. Available at:



- <https://rblogger.ru/2018/12/22/gorod-na-pamyat-360-sushhyovskiy-val/> (in Russian).
14. **Selivanova, A.N.** (2019) *Postconstructivism. Power and architecture in the 1930s in the USSR*. M.: BuksMArt (in Russian).
 15. From the collections of the Harvard Art Museum Factory. Exhibition Deutscher Werkbund (German Association of Artisans) 1914, Cologne | Walter Gropius and Adolf Meyer [online]. Available at: <https://harvardartmuseums.org/art/219402>
 16. Archive files of the SK-1 plant (drawings, explanatory notes). *The personal archive of S.I. Taraev* (in Russian).
 17. **Gofman, V.L.** (1932) *Factory architecture. Part 1. Planning and construction of buildings and structures of industrial enterprises*. 3th edn. L.: KUBUCH (in Russian).
 18. Investment construction projects. Garage design. (2020) *Recommendations for the design of parking lots, garages and garage complexes. The history of regulatory documents on garage design* [online]. Available at: https://www.project.bulgaria-burgas.ru/project-garage_advice.htm (in Russian).
 19. Pulse. (2021) *How the car was nicknamed cucumber* [online]. Available at: <https://pulse.mail.ru/article/kak-avtomobil-ogurcom-prozvali-1784568267497959952-8224298886960722265/> (in Russian).
 20. Parks of Tsarskoye Selo and the surrounding area. (2020) Travel guide. 38. Tsarskoye Selo Imperial Garage [online]. Available at: [http://a-парк.пф/38-Tsarskiy_garag_Pushkin.html#!prettyPhoto\[pp_gal\]/4/](http://a-парк.пф/38-Tsarskiy_garag_Pushkin.html#!prettyPhoto[pp_gal]/4/) (in Russian).
 21. **Mit'kova, T.N.** (1965) *The firstborn of the UK. From the history of the Yaroslavl Synthetic Rubber Plant*. Yaroslavl: Verh.-Volzh. kn. izd-vo (in Russian).
 22. **Ryazancev, N.P. & Salova, Yu.G.** (2005) *History of the Yaroslavl Region (1930-2005)*. Yaroslavl, Rybinsk: OAO « Rybinskij Dom pečati» (in Russian).
 23. Wikipedia. *Yaroslavl Motor Plant*. URL:https://ru.wikipedia.org/wiki/Ярославский_моторный_завод
 24. **Dolgova, O.V.** (2020) Strezh Luka Trofimovich, *YArkipeidiya* [online]. Available at: <https://yarwiki.ru/article/301/strezh-luka-trofimovich> (in Russian).
 25. Yarkipeidiya. (2020) *Synthetic rubber Plant No. 1 (SK-1)* [online]. Available at: <https://yarwiki.ru/article/29/zavod-sinteticheskogo-kauchuka-1-sk-1> (accessed 11 June 2022) (in Russian).

Received 10.03.2022

Approved after reviewing 17.03.2022

Accepted 24.03.2022