



Застройка, благоустройство, коммунальное хозяйство и городской транспорт

Несмотря на то что Омск по своему значению в 1920-е гг. выделялся как один из крупнейших промышленных и культурных центров Сибири, в эти годы наблюдается существенный разрыв между запросами населения и инфраструктурой города. В первой половине 1920-х гг. в связи с введением принципов хозрасчета и самофинансирования возникают серьезные трудности в формировании городского бюджета и развитии инфраструктуры города. Однако улучшение хозяйственного положения страны привело уже во второй половине 1920-х гг. к увеличению бюджетных расходов на городские нужды. Так, с 1925/26 по 1927/28 хозяйственный год бюджет Омска увеличился в 1,5 раза. Особенно быстро росли статьи расходов на коммунальное хозяйство и благоустройство города. В эти годы их удельный вес поднялся с 25,45 до 37,55 % от общей суммы городских расходов.

Основная, сложившаяся еще до революции 1917 г. центральная часть Омска в это время представляла сравнительно небольшой компактный массив, вытянутый на 14 км по правому берегу Иртыша. Возникшие в конце XIX – начале XX вв. вокруг Омска пристанционные (Атаманский хутор, Селиверстовский поселок, станции Омск и Куломзино) и рабочие поселки (Порт-Артур, Черный городок и др.) в 1920-е гг. сформировались и обособились в отдельные города со своей администрацией – Ленинск-Омский и Ново-Омск. Первый получил статус города в 1921 г., второй – 21 мая 1925 г. В состав Ленинск-Омского, кроме бывшего Атаманского хутора, вошли также территории прилегавших поселков (Семипалатинский, Сахалин, Порт-Артур, Треугольник, Рабочая слобода, Черный городок, Красный городок). Ново-Омск был образован на левом берегу Иртыша из поселка Куломзино (в свою очередь состоявшего из поселков Железнодорожного и Хлебного) и прилегавших к нему небольших поселений. Так, в 1920-е гг. в его состав вошли несколько близлежащих хуторов с преимущественно немецким населением, объединенных в Немецкий поселок.

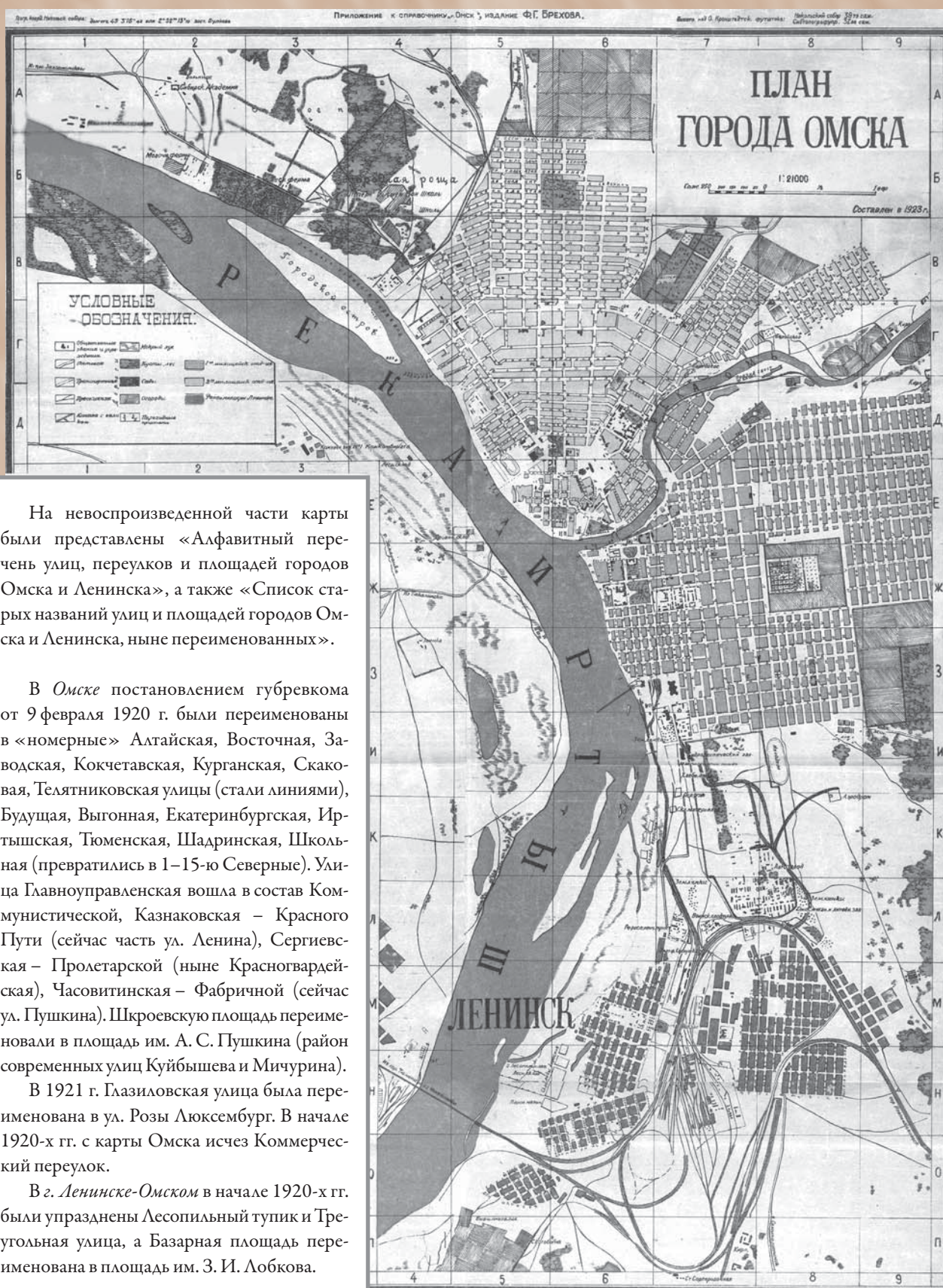
Несмотря на все трудности постреволюционного времени, Омск продолжал расти и развиваться. В эти годы вслед за ростом численности населения происходит увеличение числа жилых зданий – с 17 842 (1923 г.) до 20 739 (1926 г.). Это включая Ленинск-Омский и Ново-Омск. Каменных зданий, согласно данным переписи населения 1926 г., было немного – всего 512 (2,5 %). Преобладали деревянные одноэтажные дома (12 425), занимавшие 59,9 % застройки. Дома смешанной конструкции (подвал

и первый этаж кирпичные, второй этаж – деревянный) – 216 зданий (1,0 %). Остальные жилые здания были сооружены из подручных средств (саманные, насыпные и просто землянки) и составляли весьма значительную часть застройки Омска – 7 174 (34,6 % от общей застройки). Город в основном был одноэтажным. На 1926 г. двухэтажных и более высоких зданий насчитывалось всего 780, или 0,4 % от общей численности, в том числе 261 каменное, 169 смешанных, 350 деревянных.

В 1920 г., перед открытием навигации, 1 мая, во время всенародного воскресника на территории, соприкасавшейся с судоремонтными мастерскими, в Загородной роще, была произведена закладка «первого в Омске показательного рабочего поселка» для работников Нижне-Иртышского речного пароходства. В числе активных организаторов воскресника был и работавший в аппарате Сиббюро РКП (б) публицист Емельян Ярославский, который позднее вспоминал об этом так: «17 лет тому назад я и мои товарищи по работе с большой яростью чистили и ровняли грязные улицы Омска и озеленяли их. Теперь на месте посаженных нами садилов и аллей выросли большие деревья».

«В те же годы формируется в Загородной роще, на отдалении от города в 5–6 км, ядро будущего “агрородка”. Его центром становится главный корпус нового Сибирского института сельского хозяйства и промышленности, построенный... еще для Омского сельскохозяйственного училища в 1915 г. Здесь же располагались жилые кирпичные дома для преподавателей...» (Омск. «Город на границе государства Российского...». Историческая мозаика / Н. И. Лебедева, В. Г. Рыженко. СПб., 2001. С. 80).

Как сообщила газета «Советская Сибирь», 10 октября 1920 г. в Омске городским коммунальным отделом был построен первый саманный дом. В начале 1922 г. в городе открыли первую государственную жилищно-строительную контору. В ноябре 1924 г. она была преобразована в Омский государственный строительный трест. Для оказания помощи индивидуальным застройщикам в городе были созданы строительные кооперативы. Первые кооперативные двухэтажные деревянные дома, рассчитанные на четыре семьи, построили в 1925 г. В середине 1920-х гг. наблюдается значительный рост жилищного строительства. В 1925 г. в Омске было построено всего 1 тыс. кв. м жилья. В следующем, 1926 г. – уже 6 тыс. кв. м. Однако, несмотря на это, обеспеченность жильем омичей не только не увеличивалась, но даже постепенно сокращалась.



На невоспроизведенной части карты были представлены «Алфавитный перечень улиц, переулков и площадей городов Омска и Ленинска», а также «Список старых названий улиц и площадей городов Омска и Ленинска, ныне переименованных».

В Омске постановлением губревкома от 9 февраля 1920 г. были переименованы в «номерные» Алтайская, Восточная, Заводская, Кокчетавская, Курганская, Скаковая, Телятниковская улицы (стали линиями), Будущая, Выгонная, Екатеринбургская, Иртышская, Тюменская, Шадринская, Школьная (превратились в 1–15-ю Северные). Улица Главноуправленская вошла в состав Коммунистической, Казнаковская – Красного Пути (сейчас часть ул. Ленина), Сергиевская – Пролетарской (ныне Красногвардейская), Часовитинская – Фабричной (сейчас ул. Пушкина). Шкроевскую площадь переименовали в площадь им. А. С. Пушкина (район современных улиц Куйбышева и Мичурина).

В 1921 г. Глазилковская улица была переименована в ул. Розы Люксембург. В начале 1920-х гг. с карты Омска исчез Коммерческий переулок.

В г. Ленинске-Омском в начале 1920-х гг. были упразднены Лесопильный тупик и Треугольная улица, а Базарная площадь переименована в площадь им. З. И. Лобкова.



Так, если в 1925 г. на одного жителя Омска приходилось 5,8 кв. м жилой площади, то в 1928 г. только 4,5 кв. м. Миграционный наплыв пришлого населения с каждым годом обострял жилищную проблему.

Омск начала 1920-х гг. во многих отношениях напоминал Омск дореволюционный, хотя в новых социально-исторических условиях его облик значительно изменился. Изменилась и топонимика города. Решением, утвержденным Омским революционным комитетом от 9 февраля 1920 г., был переименован целый ряд улиц города, которые получили в результате этого новые, революционные и советские названия. Появились улицы Герцена (Бутырская), К. Маркса (Артиллерийская и Аптечная от Кузнецкой до Лермонтовской), Ленина (Чернавинский проспект и часть Казнаковской улицы), Троцкого (Думская), Либкнехта (Гасфортовская от Санниковского переулка до р. Оми).

Кроме того, Шпрингеровская улица и Санниковский переулок были переименованы в Советскую, Горчаковская в Красноармейскую, Казнаковская и Капцевича (от 311-го квартала до Загородной рощи) в Красный Путь (по этой улице в ноябре 1919 г. шли освобождавшие Омск от колачковцев войска 5-й армии под командованием М. Н. Тухачевского. – *Ред.*), Александровская (от Иртыша до Скорбященской) в Интернациональную, Главноуправленская и Мариинская (от Иртыша до Бутырской) в Коммунистическую, Губернаторская и Сергеевская (от Иртыша до Скорбященской) в Пролетарскую. К сожалению, стоит

сегодня признать, что революция в области топонимики не обошлась без серьезных издержек. В эти и последующие годы были утрачены многие из коренных сибирских топонимов, имевших глубокие исторические корни.

Разработчиком идеи о переименовании улиц «стал приехавший в Омск из Самары инженер Д. А. Вернер, считавший, что система наименований должна быть удобна для жителей и одновременно должна учитывать международную практику. С его точки зрения, таким требованиям удовлетворяла англо-американская система, при которой главные проспекты носят названия, напоминающие или дающие понятие о занятиях и образе жизни части города, в которой они пролегают. Все второстепенные улицы нумеруются, как уже практиковалось в Петербурге». <...>

С января – февраля 1920 г. «начала широко воплощаться идея Д. А. Вернера о “номерных” улицах... По подсчетам краеведов, таких улиц в городе сейчас около трехсот. На плане современного Омска можно обнаружить 36 Северных, 11 Восточных, 27 Линий, 21 Амурскую, 30 Рабочих, 11 Ремесленных. Неподалеку от озера Чередового в районе бывшего Атаманского хутора расположено больше десятка Чередовых улиц. Есть в городе 19 Марьяновских, 12 Комсомольских, 10 Станционных, 9 Кировских, 8 Красноармейских, по 6 Ленинградских, Заозерных, Западных, Путевых, Транспортных, Тюкалинских, 4–5 Енисейских, Железнодорожных, Кордных, Новых, Новостроевских, Островских, Челюскинцев, по 2–3 Береговых, Брянских, Военных,



Вид Омска, ул. Ленина. 1920-е. Из коллекции В. И. Селюка.

Решением Омского ревкома 9 февраля 1920 г. некоторые улицы города получили новые названия. Любинский (Чернавинский) проспект и часть Казнаковской улицы переименовали в честь вождя Октябрьской революции. Но для омичей эта улица еще долго оставалась Любинским проспектом



Дачных, Затонских, Крайних, Поселковых и Пригородных» (Омск. «Город на границе государства Российской...». С. 74–75).

Рост застройки территории города привел к «удлинению» старых и появлению новых улиц. К 1926 г. протяженность улиц и переулков Омска достигла 321 км, но только 5 % из них было замощено. Протяженность улиц и проездов во второй половине 1920-х гг. заметно увеличилась и в 1928 г. достигла 364 км. По основным улицам были проложены деревянные тротуары. Отсутствие местного камня весьма сильно затрудняло мощение улиц и площадей города. Серьезную проблему составляли и переправы города.

Ходить по омским деревянным тротуарам зачастую было опасно. Достаточно отметить, что только за один декабрь 1924 г. в хирургическую амбулаторию больницы им. В. М. Косарева поступило более 50 чел. – «жертв тротуаров». Из них 18 – с разрывом связок, 15 – с переломами костей предплечья, 14 – с сильной контузией.

Уличное освещение в начале 1920-х гг. практически отсутствовало. В апреле 1921 г. была пущена в эксплуатацию Центральная электрическая станция (ЦЭС) общей мощностью в 420 кВт (размещалась на берегу Оми, между ул. Партизанской и рекой, в районе Марьиной рощи, перед территорией крепости, т. е. в центре. – *Ред.*). Решение о ее строительстве было принято Омской городской

думой еще в 1913 г. Все местные электростанции, включая ЦЭС, покрывали не более половины городских потребностей в электроэнергии. Однако следует отметить, что во второй половине 1920-х гг. уличное освещение заметно улучшается. Число уличных фонарей увеличивается со 160 (1925 г.) до 556 (1928 г.). Почти в 3,5 раза больше в эти годы было отпущено электроэнергии коммунальной электрической станцией городским потребителям.

Жилищно-коммунальное хозяйство города на протяжении 1920-х гг. развивалось весьма противоречиво и во многом отставало от запросов населения. Отапливался город преимущественно дровами, снабжался водой как из перегруженного водопровода (длина водопроводной сети составляла около 30 км), не обеспечивавшего основных потребностей горожан, так и из колодцев, которых было около 600. Всего только 133 домовладения было присоединено к водопроводу и 29 – к канализационной сети. Хотя длина водопроводной сети во второй половине 1920-х гг. заметно увеличилась (с 33 до 60 км), водопровод, как и ранее, не был в состоянии удовлетворить все потребности горожан и был перегружен на 30 %. Подача воды водопроводом на одного жителя в сутки увеличилась весьма незначительно (с 16,5 до 17,0 л).

Общей канализации не было – только местная при отдельных предприятиях и больших зданиях. Причем вплоть



Центральная электростанция (ЦЭС). 1928. Из коллекции В. И. Селюка.

ЦЭС, позже получившая название ТЭЦ-1, строилась на берегу Оми с 1914 г., принята в эксплуатацию 21 апреля 1921 г.

с полезным отпуском электроэнергии 196 тыс. кВт/час (шла только на освещение). Остановлена в 1988 г.



до середины 1930-х гг. лишь 10 % нечистот вывозилось из города, остальные стоки без очистки сбрасывались в Иртыш. Удаление нечистот осуществлялось ассенизационным обозом. В середине 1920-х гг. он располагал 40 лошадьми и за 1923–1924 гг. вывез 37 500 бочек нечистот. В 1929 г. он состоял уже из 66 лошадей и 64 бочек. За недостаточностью обоза жители часто выпускали нечистоты на улицу.

В обзоре омского горисполкома отмечалось, что наиболее отсталым участком коммунального хозяйства являлась очистка города от мусора. Несмотря на то что органами власти были отведены специальные места для свалок, тем не менее ввиду малочисленности ассенизационного обоза и плохого контроля за исполнением постановлений город был завален мусором, который зачастую сваливался на площадях, на берегах рек и т. п.

До конца 1920-х гг. характерной чертой городского хозяйства были конные стражники, следившие за чистотой улиц (по книге «Омск – город великого Петра» / под ред. В. Г. Рыженко, Н. И. Лебедевой. Омск, 2005).

Особенно небрежно к чистоте города городские обыватели относились зимой. Так, в газете «Рабочий путь» 24 марта 1925 г. отмечалось, что «в зимнее время большая часть городских обывателей на уборку трупов своих павших животных смотрит весьма просто. Вытащил вечером павшее животное за околицу, а если оно мелкое... просто на дорогу или к соседу под забор, забросал снежком и дело с концом... По весне все эти брошенные трупы, разумеется, оттаивают, под горячими солнечными лучами начинают гнить и распускать зловоние, заражая попутно и воздух, и почву». Подобное положение дел отражалось на загрязнении почвы, а следовательно, и на качестве питьевой воды в колодцах и заболеваемости населения.

Большой урон городскому благоустройству нанесло знаменитое наводнение 3–6 мая 1928 г. Уровень воды в реке поднялся на 7,78 м. Во время последнего подобного наводнения 1892 г. он поднимался на 6,52 м. В Омске было затоплено 800 домов, в Ленинске-Омском – 500. Значительное число домов было разрушено или сильно пострадало. Особенно сильно пострадали Мокринский и Луговской форштадты. По заметкам очевидца, «после стихийного бедствия центральная часть города едва ли чем в этом отношении (благоустройства – *Авт.*) отличается от деревни. На улицах Мокринского форштадта непролазная грязь, тротуары почти везде отсутствуют, всюду рытвины и канавы с лужами гниющей воды. На Луговском форштадте еще хуже». Был «снесен» деревянный мост через Омь, что сильно обострило проблему транспортных коммуникаций города. Одного железного моста городу явно не хватало. Убытки по наводнению исчислялись в сумме 300 тыс. руб. (о наводнении 1928 г. см. также в очерке «Омск в период нэпа»).

Являясь чрезвычайно пыльным городом в силу географического и климатического факторов, Омск тем не менее имел весьма незначительную площадь зеленых насаждений. В 1920-е гг. были возобновлены работы по озеленению города. Для этого использовали и такую новую советскую форму деятельности, как воскресники и субботники; так, во время первомайского субботника 1920 г. было высажено свыше 12 тыс. деревьев и 15 тыс. кустарников. Был разбит и засажен растениями вновь сквер возле городского драматического театра. На месте остатков бывшей Марьиной рощи были проведены работы по реконструкции зеленых насаждений и посажены новые. Это позволило вскоре выгородить и открыть сад «Аквариум». В 1923 г. был заложен сквер и посажены ели у Дома Советов (сейчас в этом здании, на ул. Красный Путь, размещается Законодательное собрание Омской области. – *Ред.*). Сквер был разбит и напротив Дома Республики (так в 1917 г. переименовали генерал-губернаторский дворец, сейчас здесь расположено одно из зданий Омского областного музея изобразительных искусств им. М. А. Врубеля. – *Ред.*) вокруг места захоронения 120 жертв колчаковских репрессий, произведенного 30 ноября 1919 г. Большие работы по озеленению проводились и в последующие годы. В результате чего в городе заметно увеличилась площадь зеленых насаждений (в 1925–1928 гг. с 24 до 39 гектаров). Однако и в конце 1920-х гг. она составляла не более 1,3 % от общей площади города. Преобладавшими породами деревьев были в это время тополь и акация.

В обзоре горисполкома о состоянии благоустройства, жилищного фонда и коммунальных предприятий за 1929–1932 гг. отмечалось, что «парковое хозяйство в городе развито более чем слабо. Имеется несколько маленьких садиков, из которых самый большой, “Профинтерн”, занимает площадь в 3,1 гектара, остальные сады по площади по 0,5 гектаров и менее» («Профинтерн» был расположен у Никольского казачьего собора, первое название – Казачий сад, в 1918 г. – Тургеньевский (вместе с Губернским сквером), в 1941 г. вошел в состав Центрального городского сада, в 1977 г. стал именоваться Театральным сквером. – *Ред.*). С целью защиты зеленых насаждений Омский городской Совет рабочих, крестьян и красноармейских депутатов в апреле 1928 г. принял постановление «По охране зеленых насаждений и пастбищ города Омска».

Инженер Назаретов предлагал создать из Омска «советский город-сад, с плановой застройкой Ленинска-Омского в форме “пятиконечной звезды как эмблемы Республики Советов”. Летом 1924 г. застройщикам отвели участки в поселках Порт-Артур и Сахалин. Отзвук нереализованного проекта доносит топонимика: на плане этой части современного Омска видны пересекающиеся искривленными лучами 1-я и 2-я ул. Красной Звезды» (Омск. «Город на границе государства Российского...». С. 97).



Первый советский памятник – деревянная колонна у братской могилы жертв колчаковского террора – был сооружен на площади напротив Дома Республики. Сквер вокруг этого памятного места стал первым советским мемориалом. На месте колонны 15 июня 1923 г. был установлен памятник им. Парижской коммуны по проекту скульптора Н. Н. Виноградова, который позднее получил название памятника Борцам революции.

«На четырехгранном постаменте, выложенном из крупных гранитных плит, у каменной стены скульптурная группа... Высота постамента памятника – 2,8 м, высота скульптурной группы – 1,8 м» (Палашенков А. Ф. Памятники и памятные места Омска и Омской области. Омск, 1967. С. 140).

Другой советский мемориал был сооружен в Ново-Омске в честь рабочих, погибших в антиколчаковском восстании. В 1925 г. у братской могилы куломзинцев, в центре площади Восстания, был установлен кирпичный, оштуп-

атуренный и окрашенный под бетон памятник «павшим 22 декабря 1918 г.» (четырёхступенчатая пирамида, увенчанная небольшой ротондой с пятью колоннами. На нижний ярус памятника с четырех сторон ведут лестничные входы с барьерами сбоку. Общая высота памятника 7,28 м. Автор проекта Д. М. Груздев. – *Ред.*).

В 1920–1930-е гг. «город прирастает символическими местами с советской идеологической символикой. Среди них многочисленные скульптуры В. И. Ленина»: «большая скульптура» «была приобретена на добровольные взносы рабочих судоремонтного завода и в 1927 г. установлена в клубе водников, располагавшемся на Музейной улице. В 1929 г. ее перенесли в новое здание клуба по 1-й Ледорезной улице на берегу затона.

В 1930 г. в городке Водников по ул. Красный Путь речники заложили сад им. Сталина. В 1932 г. фигура Ленина была помещена на главной аллее» (по книге «Омск – город великого Петра». Омск, 2005).



Памятник Борцам революции (на площади Ленина).
Открытие состоялось 15 июня 1923 г.



Памятник участникам Куломзинского восстания 22 декабря 1918 г.
(в Кировском административном округе). Сооружен в 1925 г.



Ломовой извозчик на ул. Республики. Из коллекции В. И. Селюка.

Улица была образована в 1920 г. из Атаманской и Дворцовой улиц. В 1963 г. вошла в состав ул. Ленина

Первое пассажирское автотранспортное предприятие в Омске было создано только в начале 1924 г. В июне этого же года на улицы города вышел первый автобус на 10 мест. Первые два автобуса курсировали между железнодорожной веткой и театром. Во второй половине 1920-х гг. к автобусному движению было приспособлено шесть грузовых машин (одна всегда находилась в запасе), отправлявшихся на маршруты из гаража в 8 часов утра с интервалом в 20 минут. За восьмичасовой рабочий день каждая машина делала 170 верст (180,2 км) пробега. Обслуживали автобусы шесть шоферов и пять кассиров; восемь человек работали в ремонтной мастерской. Омская транспортная контора «Автопромторг» на летний период организовывала автобусное сообщение с пригородными курортами Карьер и Красноярка, а также с курортом Боровое. К началу 1930-х гг. автобусный парк города насчитывал уже 20 машин, 12–14 из которых ежедневно выходили на городские маршруты.

Кроме машин, по городу, как и прежде, сновали легковые и ломовые извозчики. В 1925 г. гужевой обоз Автопромторга состоял из 41 лошади, а ломовой (транспортного комбината) из 59. Ломовики за 1923–1924 гг. перевезли в Омске 633 тыс. пудов груза (пуд – 16,38 кг), в то время как на автотранспорте было перевезено всего 230 тыс. пудов. Даже в конце 1920-х гг. на улицах Омска соседствовали автомобиль и лошадь.

В центре города из-за гужевого движения днем очень часто возникали «пробки». Многие водители не соблю-

дали правила дорожного движения, и это порой приводило к авариям, в том числе и к столкновениям автомобилей с возами и пролетками. О состоянии движения на улицах Омска дает представление следующая зарисовка: «Если мы пройдем по улицам Ленина и Республики, то можем увидеть безобразно-возмутительную картину уличного движения. Вот ломовой извозчик: он равнодушно сидит на возу, погрузив свои мысли в свертывание “цигарки”. Его не может отвлечь пронзительно ревущий над самым ухом в продолжение трех минут сигнал автомобиля. Он едет посередине улицы и считает, вероятно, что все должны следовать за ним до тех пор, пока лошадь не вздумает свернуть на более удобную для себя дорогу... часто можно видеть занимающий всю улицу обоз лошадей или караван верблюдов, оставленный без всякого наблюдения. При первом же появлении автомобиля животные бросаются врасыпную...» Судя по этим фактам, постановления горсовета выполнялись довольно плохо (о строительстве и благоустройстве города в 1920-е гг. см. также в очерке «Омск в период нэпа»).

В начале 1930-х гг. Ленинск-Омский и Ново-Омск вошли в состав Омска в виде самостоятельных административных районов. Ленинск-Омский превратился в Ленинский район. Ново-Омск был преобразован первоначально в Куломзинский район, а затем в честь увековечения памяти С. М. Кирова в 1935 г. переименован в Кировский. В результате этого планировочная структура



Омска из децентрализованной превратилась в линейную, включавшую четыре административных городских района.

Вся территория по правому берегу Оми, согласно решению горисполкома от 3 марта 1935 г., стала Сталинским районом (Сталинский район в 1945 г. был разделен на Центральный и Сталинский, который в 1961 г. был переименован в Советский). Решением горисполкома от 21 июля 1936 г. из состава Ленинского района был выделен Куйбышевский район.

Высокие темпы индустриализации и урбанизации Сибири, распространение с конца 1920-х гг. принципа директивного планирования на все народное хозяйство страны привели к резкой активизации работ в области планирования дальнейшего развития городов Сибири. Проектно-плановые работы по социалистической реконструкции Омска были начаты в 1931 г. проектно-техническим бюро Западно-Сибирского краевого коммунального управления. Однако разработанные им к началу 1932 г. проектные материалы были признаны неудовлетворительными.

После этого Омский городской Совет в ноябре 1932 г. решил организовать разработку по новой, расширенной программе на месте. В мае 1933 г. в Омске было создано бюро по планировке города. Проектные материалы, подготовленные им, прошли две экспертизы в Совете коммунального хозяйства при Центральном исполнительном комитете СССР и получили положительную оценку.

В 1935 г. с Новосибирским филиалом института Горстройпроект был заключен договор на доработку проектной документации. В итоге было составлено четыре варианта схем расширения территории Омска. В 1935–1937 гг. разрабатывается генеральный план города. Генпланом предусматривалось значительное уплотнение правобережной застройки и предполагалось, что численность жителей города к 1947 г. превысит полмиллиона человек. Однако этому помешала война.

Новое промышленное строительство, которое было развернуто в 1930-е гг. и велось главным образом в Ленинском районе города, сопровождалось созданием небольших жилых комплексов. В «старом» Омске на выборочных участках сооружались отдельные жилые дома и проводились более значительные по сравнению с другими городами Сибири работы по благоустройству и озеленению центра. В эти годы город благоустраивался и рос в высоту, что меняло его внешний облик. Первое пятиэтажное здание в Омске было построено в 1936 г. на ул. Красный Путь (№ 79) по проекту архитектора Е. А. Степанова (см. очерк «История архитектуры и градостроительства Омска»). Во второй половине 1930-х гг. в городе уже строились в основном трех- и пятиэтажные жилые дома на ул. Маяковского, на углу улиц Ленина и Степана Разина, на ул. Лобкова (напротив клуба «Красная гвардия»). Среди них можно отметить пятиэтажный дом на площади Дзержинского (№ 1), жилой

дом речного пароходства на ул. Орджоникидзе (№ 13), дом для стахановцев легкой промышленности на ул. Лермонтова (№ 20) и целый ряд других зданий.

Кроме того, в эти годы перестроили и реконструировали ряд зданий более ранней постройки. Так, над двухэтажными зданиями архиерейского дома и консистории – управления по церковным делам при епархиальном архиерее (в 1919–1920 гг. – Дом правосудия. – *Ред.*) были надстроены еще два этажа, и эти два здания были объединены в ансамбль. Здесь (сейчас это ул. Ленина) размещалось сначала Управление Народного комиссариата внутренних дел по Омской области (1934 г.), затем Управление Министерства внутренних дел по Омской области (1946 г.), на современном этапе – Управление внутренних дел по Омской области и Управление Федеральной службы безопасности РФ по Омской области. В 1930-х гг. на двухэтажном здании бывшей первой мужской гимназии был сооружен еще один этаж (ул. Тарская, 2; с 1978 г. здесь находится Институт развития образования Омской области. – *Ред.*). В середине 1930-х гг. над жилым двухэтажным зданием, которое находится на углу улиц Лермонтова и Ленина, надстроили еще два этажа под квартиры рабочим.

Несмотря на относительно высокие динамические показатели роста численности населения Омска в 1939-е гг., строительство жилья велось недостаточными темпами. Так, общая жилая площадь с 1932-го по 1937 г. выросла всего с 847,9 тыс. до 918,4 тыс. кв. м. В результате этого в 1930-е гг. в Омске происходит последовательное снижение жилой площади, приходившейся на одного горожанина, с 4,5 (1929 г.) до 3,6 (1935 г.) и 3,04 кв. м в 1936 г. и ухудшаются жилищные условия многих омичей. Однако следует заметить, что в это время в других сибирских городах положение было не лучше, а зачастую даже хуже.

Недостаточность жилой площади заставила горсовет принять ряд решительных и непопулярных мер, смягчавших остроту жилищного кризиса: запретить использование жилплощади не по прямому назначению, «уплотнить» частных граждан и в принудительном порядке заставить их сдавать пустовавшие жилые помещения «в наем» и т. п.

В конце 1930-х гг. Омск оставался деревянным и одноэтажным. В 1937 г. лишь 2,5 % зданий были каменными. Даже государственный и кооперативный жилой фонды имели невысокую степень благоустройства, не говоря уже о частном секторе. Так, в 1934 г. только в 295 домах был водопровод. Остальная вода поступала в водоразборные колонки.

«Водопроводных будок в 1934 г. насчитывалось 43, а в 1936 г. – 48. Возле них люди часами простаивали в очередях, чтобы купить два ведра воды, а потом за сотни метров, а то и до 1,5 км несли их домой» (История Омского Прииртышья: XX век : хрестоматия в трех частях. Омск, 2007. Ч. 2. С. 93–94).



Теплофикация находилась в эти годы на стадии эксперимента, и только два дома (комбуз и хирургическая больница) были подсоединены к теплоцентрали в начале 1930-х гг. (в 1934 г. число домовых присоединений выросло до четырех). Поэтому город, как и прежде, в студеные зимы отапливался дровами и отчасти углем. Канализации не было. Все удобства были во дворе. Там же находился дровяной сарай. Вывоз нечистот, как и в предшествовавшие годы, осуществлялся главным образом ассенизационным обозом, который состоял в 1932 г. из 152 лошадей и 146 бочек.

Основная часть жилого фонда города по-прежнему была представлена частным сектором, жилая площадь которого в 1932 г. составляла 76 %, в 1934 г. – 74 %, в 1937 г. – 59 % от всей жилой площади города. В результате этого, хотя урбанистические формы жизни становились достаточно интенсивно, в Омске, как и раньше, сохранялись многие черты сельского быта. Так, в середине 1930-х гг. в городе находилось более 5 тыс. лошадей, 10 тыс. голов крупного рогатого скота, 16 тыс. свиней, около 3 тыс. коз и овец. Значительная часть городских земель была по-прежнему занята огородами, выгонами, сенокосами. В городе в 1934 г. имелось 14 710 индивидуальных огородных участков общей площадью почти 2 тыс. гектаров.

В первой половине 1930-х гг. городское хозяйство испытывало значительные нагрузки и плохо справлялось с поставленными задачами. В эти годы современники отмечали, что «Омск по своему значению выделяется как один из промышленных и культурных центров Западно-Сибирского края», но, несмотря на это, наблюдается «разрыв между развитием промышленности и обслуживанием рабочих коммунальным хозяйством города».

Хотя в Омске протяженность тротуаров и доходила до 400 км (1932 г.), но каменные составляли всего 1 км, асфальтовые – 0,5 км (0,375 %), в 1934 г. – 1,8 %. В «Сводном годовом отчете Омского городского коммунального отдела за 1936 год» было отмечено, что «низкий процент мощения отражается на экономической и культурной жизни города, в частности является препятствием для продуктивного развития городского коммунального автотранспорта в освоении автолиний, связывающих окраины города с центром». Но за весь период протяженность мощеных улиц и проездов увеличилась всего в 1,4 раза: с 22,4 (5,1 %) в 1932 г. до 32 км (или 7 % от общей протяженности городских улиц) в 1937 г. В первой половине этого десятилетия (1932–1933) резко увеличивается протяженность улиц и площадей, имевших электрическое освещение (с 12,7 до 55,5 %).



Жилой дом на площади Дзержинского, 1. Фотография 2007 г. С. В. Черноок из личного архива.

Один из первых пятиэтажных домов города, построенный во второй половине 1930-х гг. Архитектор Е. А. Степанов



В 1930-е гг. начинают вполне определенно вырисовываться первые экологические последствия непродуманных решений. Так, в Омске места забора воды водопроводом были выбраны крайне неудачно. Причем 90 % сточных вод сбрасывалось в Иртыш без какой-либо очистки. Прием стоков временной канализацией в 1936 г. по-прежнему, как и в 1920-е гг., составлял всего 6,5 тыс. куб. м в сутки, хотя потребности города были неизмеримо больше.

И все же в 1930-е гг. в благоустройстве города происходят серьезные качественные изменения. Во второй половине 1930-х гг. мощность городского водопровода увеличилась вдвое: с 6 тыс. (1934 г.) до 12 тыс. куб. м воды (1940 г.) в сутки. Осенью 1940 г. горсовет принял решение о начале строительства большого водопровода, способного обеспечить потребности быстро растущего населения. В декабре 1934 г. началось строительство общегородской канализации (у городского театра). Коллектор общегородской канализации был сдан в эксплуатацию в 1936 г., а в 1939 г. завершено строительство первой очереди.

Немалое внимание уделялось и озеленению города. Более чем в два раза увеличилась площадь зеленых насаждений общественного пользования – парков, садов, скверов, бульваров: с 26 (1933 г.) до 53,5 гектара (1935 г.). Только в 1934 г. в городе было высажено 46,8 тыс. деревьев. Однако все же на 1 января 1935 г. в Омске на одного жителя приходилось 2,2 кв. м зеленой площади, в то время как в Новосибирске – 21, Москве – 19, Ленинграде – 8,3, Тюмени – 6 кв. м. В сентябре 1937 г. была создана специальная садово-парковая контора. В ее распоряжении находилось три участка земли, где выращивались зеленые насаждения для озеленения города. Первый располагался в конце ул. Учебной (17,7 гектара), второй – на левом берегу Оми (68,4), третий – в поселке Порт-Артур (39,3 гектара).

«Наиболее впечатляли к концу 1930-х гг. в результате озеленения территории Агрогородка. Кроме центральной аллеи, посаженной воспитанниками сельскохозяйственного училища еще в мае 1917 г., с 1920 г. реализовывались идеи создания парка из деревьев разных пород. В 1937 г. в зеленеющей верхней части парка (бывшая Лысая гора) рядом с главным корпусом Сельскохозяйственного института был установлен необычный фонтан “Крокодил и лягушки” (он был восстановлен с некоторыми изменениями в 1988 г. – *Ред.*)» (Омск. «Город на границе государства Российского...». С. 97).

В Омске с конца 1930-х гг. учитывались рекомендации столичных специалистов – работников кабинета промышленной архитектуры Всесоюзной академии архитектуры в области садово-паркового строительства, в частности о создании садов при предприятиях. До начала Великой Отечественной войны в Ленинском районе был создан сад, названный садом им. З. И. Лобкова, появились сады при заводах Сибельмаш и им. В. В. Куйбышева (по мате-

риалам книги В. Г. Рыженко [и др.] «Пространство советского города (1920–1950-е гг.): теоретические представления, региональные социокультурные и историко-культурологические характеристики (на материалах Западной Сибири)». Омск, 2004. С. 165).

Дальнейшее развитие в 1930-е гг. получил городской транспорт. Первая линия омского трамвая, от центра города до вокзала, протяженностью 8,2 км была сдана в эксплуатацию 8 ноября 1936 г. (Деревянные, только снизу обшитые жестью трамваи Мытищенского завода ходили по одноколесному пути с разьездами, на которых приходилось ожидать встречного трамвая. – *Ред.*) В 1937 г. были проложены трамвайные пути до городка Водников, а затем до парка культуры и отдыха и Ремесленных улиц. В конце 1939 г. протяженность путей омского трамвая достигла 23,1 км, в трамвайном парке имелось 37 вагонов. Для сравнения: в 1935 г. в Новосибирске общая длина трамвайных путей составляла 17,3 км. Омский трамвайтрест стал лучшим коммунальным предприятием в Омской области



Омский трамвай. 1937.

Из книги А. Поварницына «Любимому городу. К 290-летию Омска. Статьи и очерки по истории» (Омск, 2006)



и в соревновании на лучший трамвай из 37 городов РСФСР занял второе место.

Кроме того, в городе ходил и автобус. В 1934 г. протяженность автобусных маршрутов составляла всего 6,3 км, весь автобусный парк насчитывал 10 грузовых машин, приспособленных для пассажирских перевозок. Только в самом конце 1934 г. на маршруте «Гортеатр – вокзал» вышли два настоящих крытых автобуса на 16 пассажиров каждый Горьковского автозавода. К 1937 г. парк машин увеличился до 40 (838 посадочных мест), а протяженность автобусных маршрутов составляла почти 28 км. Основными автобусами стали АМО-4, ЗИС-8, ЗИС-16, Я-6.

Единственный мост через р. Омь, построенный еще в начале XX в., долгие годы создавал в Омске серьезные транспортные проблемы. В середине 1930-х гг. город имел уже три моста через эту реку. Продолжал служить старый железный мост постройки 1903 г. (степень износа составляла 60–70 %). Кроме того, были сооружены два новых деревянных моста. Первый, через который шел основной грузопоток в 1932–1933 гг. в створе улиц Баррикадной и Омской (изношен к 1936 г. на 40 %), второй был выстроен по проекту инженера Омского автомобильно-дорожного института Старцева специально для пропуска трамвая и пешеходного сообщения в 1936 г. Железный мост в 1935 г. был временно закрыт для массового грузового движения и открыт только для автобусов (с пониженной скоростью), легковых автомобилей и пешеходов.

28 сентября 1935 г. был сдан в эксплуатацию второй железнодорожный мост через Иртыш. Сообщение с левым берегом (Кировским районом) через Иртыш немного улучшилось с введением в строй в 1937 г. понтонного моста в районе поселка им. Куйбышева Ленинского района.

«С 24 июля 1937-го и до 1959 г. для переправы грузов работал понтонный мост, соединявший улицы Поселковую в Кировске с Заводской в Ленинске. Когда проходили суда, то на левом и на правом берегах выстраивались очереди машин, конных повозок, пешеходов с телегами; а когда по соединенному мосту двигался наземный транспорт, суда стояли в очереди, дожидаясь разведения моста» (Кировский округ: прошлое, настоящее, будущее: историко-хронологический обзор. Омск, 2008. С. 14).

Кроме того, летом два берега связывали пассажирские суда. В 1934 г. их насчитывалось девять, в том числе пять (505 пассажирских мест) принадлежало городу.

«30 мая 1935 г. из Омска в Кировск пришел первый речной трамвай – событие очень важное для кировчан. Ведь именно Иртыш был в свое время главным препятствием для слияния Ново-Омска с Омском. Подводки, автомашины переправлялись паромом, на который всегда была большая очередь, один рейс от Ленинска до Кировска при хорошей погоде длился 1 час 36 минут. Жители

переправлялись на лодках. В 1935 г. судоверфь Общества спасания на водах (ОСВОД) построила шесть речных трамваев, которые начали курсировать от Омска до Кировска и обратно. В трамвае было 48 посадочных мест для пассажиров, его скорость составляла 13 км/час, билет стоил 1 руб.» (Кировский округ: прошлое, настоящее, будущее... С. 11).

Быстро растущие потребности нового промышленного строительства и коммунального хозяйства города потребовали сооружения еще одной теплоэлектростанции. В 1939 г. в Омске была введена в эксплуатацию первая очередь ТЭЦ-2 мощностью в 4 тыс. кВт. К 1941 г. ее мощность выросла в четыре раза и была доведена до 16 тыс. кВт.

В 1930-е гг. усложняется городское хозяйство и способы его организации. На начало второй пятилетки в системе Омского городского коммунального хозяйства находились следующие хозрасчетные предприятия: Центральная электрическая станция, городской водопровод, Омсантрест (объединивший бани, парикмахерские, похоронное бюро и гробовую мастерскую), Омкоммунтранс, в который входили автотранспорт, гужевой транспорт, паромные переправы, ассенизационный обоз, лесопосадочный питомник, городской ломбард, Омдортрест, ремонтно-строительная контора.

К концу второй пятилетки система руководства коммунальным хозяйством была вновь реформирована. В ведении Омского городского коммунального отдела находились следующие коммунальные предприятия: Коммунтранс, Трест по очистке города, Сантрест, лесосадовый питомник, Теплоэлектроцентраль, Водоканалтрест, Трамвайтрест, Горстройтрест, Домтрест с гостиницами. Причем, согласно постановлению горсовета от 27 августа 1936 г. за № 1030, Горстройтрест, Водоканалтрест, ТЭЦ, Коммунтранс и Трамвайтрест были изъяты из ведения Горкомхоза и подчинены непосредственно горсовету.

Таким образом, вследствие ускоренного развития индустрии и города в 1930-е гг. в городской среде обитания формировались серьезные противоречия. С одной стороны, в городскую жизнь активно внедрялись разного рода технические, организационные и культурные новации, с другой – ускоренные темпы урбанизации привели к перенапряжению городской среды и городского хозяйства. Набережные рек в эти годы оставались неблагоустроенными. Замошенность улиц хотя несколько и возросла, по-прежнему оставалась достаточно низкой. Несмотря на интенсивное становление урбанистических форм жизни в 1930-е гг., в Омске в составе жилого фонда преобладали частный сектор и индивидуальное жилищное строительство. К концу 1930-х гг. в Омске, впрочем, как и во многих других сибирских городах, обозначился серьезный разрыв в уровнях развития промышленности и социально-культурной инфраструктуры города.