

Ф. К. Ярмолич

Транспортная инфраструктура и отдых ленинградца в 1950–1960-е гг.

Ф. Бродель, изучая влияние географического фактора на жизнь человека и социума, пришел к выводу, что достижение целей и задач, которые ставит перед собой индивид (общество), во многом зависит от умения «подчинить» себе пространство: «...любая деятельность вступает в противоборство с пространством, преодолевает навязанные им ограничения и приспосабливается к ним»¹. Одним из механизмов, позволяющих это сделать, выступает дорога, именно поэтому архитекторы в СССР большое внимание уделяли организации транспортной инфраструктуры города, которая влияла как на формирование и развитие агломерации, так и на все аспекты жизни горожанина².

Советские специалисты не ставили под сомнение, что городская дорожная система влияет и на организацию свободного времени человека. Именно поэтому на теоретическом уровне ученые планировали досуговые учреждения, как правило, в местах наибольшей транспортной доступности. Особенно этот вопрос был актуален для крупных городов Советского Союза, где пространственный фактор приобретал большее значение, чем в менее крупных административно-территориальных единицах, поскольку, во-первых, размер городского пространства способствовал возрастанию затрат времени на дорогу, во-вторых, территория города-миллионера расширялась быстрее, чем в иных городских образованиях, что усложняло решение существующих и порождало новые проблемы городского транспорта³.

Влияние пространства на проведение свободного времени прекрасно иллюстрируют результаты обследования, проведенного в 1951 г. в рамках микрорайонного (Геслеровского) сада, расположенного на углу Большой Зелениной

улицы и Геслеровского (Чкаловского) проспекта в Ленинграде. Оказалось, что жильцы, чьи дома располагались на расстоянии от 200 до 300 м, посещали сад почти в четыре раза меньше, чем их соседи, проживающие в радиусе 100 м от сада. Организаторы опроса пришли к выводу, что интенсивность посещений уменьшалась в зависимости от расстояния. Более того, указывалось, что подобная тенденция была характерна не только для малых, но и для крупных парковых комплексов города⁴.

Таким образом, и теоретические работы, и практические исследования демонстрируют влияние пространства на жизнь и досуг человека. На материалах Ленинграда 1950–1960-х гг. предлагается изучить, в какой степени и как городским властям удалось преодолеть пространственный фактор и создать условия, при которых ленинградец тратил минимальный объем свободного времени на дорогу к культурно-просветительным учреждениям.

В начале 1950-х гг. дорожная инфраструктура не всегда могла удовлетворить запросы населения на перемещение по городу. Особенно эта неспособность становилась очевидна во время выходных дней и летних отпусков, когда интенсивность перевозок увеличивалась. Решая эту проблему, городские власти предлагали автотранспортному управлению выделять больше автобусов в выходные дни, а в летние месяцы руководителям предприятий и учреждений города рекомендовалось предоставлять рабочим и служащим отпуска равномерно в течение месяца, не приурочивая их к 1 и 15 числам и по возможности избегать массовых отпусков в июле, планируя их на июнь или август⁵.

Подобные меры могли улучшить ситуацию в рамках краткосрочной перспективы, но не решали проблему в целом: «...необходимо сказать несколько слов о работе городского транспорта. Если еще в дни массовых гуляний городской транспорт более или менее справляется со своим делом и усиливает движение, то в обычные дни городской транспорт работает в этом отношении неудовлетворительно, и имеет целый ряд нареканий со стороны трудящихся на то, что в парк трудно добираться, долго приходится ждать трамваев и автобусов, и здесь надо будет добиваться такого положения, чтобы количество транспорта, направляемого в парк, было бы резко увеличено»⁶.

Начавшееся расширение городского пространства Ленинграда с середины 1950-х гг. обострило транспортную проблему⁷, которая нашла отражение в «Технико-экономических основах проекта Генерального плана развития Ленинграда. 1959 г.»⁸. В нем отмечалось, что уличная сеть города измельчала, перенасыщена нерегулируемыми перекрестками, проезжая часть многих улиц и даже основных городских магистралей узкая, а ряд районов, где проживала значительная часть населения Ленинграда, не располагали необходимой для нормальной связи с центром города (где находились основные музеи и театры) дорожной инфраструктурой. Например, это было характерно для Московского проспекта. Эта ситуация усугубилась тем, что с конца 1950-х гг. интенсивность поездок между центром и новыми районами возросла в силу начавшегося рас-

селения коммунальных квартир центральной части Ленинграда и заселения строящихся домов в периферийных городских районах. Например, в 1959 г. количество поездок между центром и Кировским районом, Охтой увеличилось на 50 %⁹.

Сложная ситуация конца 1950-х — начала 1960-х гг. нашла отражение в периодической печати Ленинграда. Отвечая на вопросы читателей, присланные в редакцию газеты «Ленинградская правда», начальник отдела городского транспорта и дорог А. П. Жуковский констатировал, что «в центре обстановка еще терпима — здесь довольно неплохо развита транспортная сеть, а вот в новых районах транспорт явно отстает от бурных темпов жилищного строительства. И надо честно признать, что из года в год это отставание все больше увеличивается»¹⁰.

Ситуация в логистической сфере усугублялась не только политикой расселения центральной части города и переселением ленинградцев в новые городские районы, а также ростом общей численности населения Ленинграда с 2,6 млн в 1950 г. до 3,5 млн в 1970 г., но и реформой рабочего времени, которая началась во второй половине 1950-х гг. и проводилась на протяжении всех 1960-х гг., стимулирующей рост поездок, связанных с культурно-бытовыми вопросами. В 1958 г. соотношение трудовых и культурно-бытовых перемещений ленинградцев по городу за день выглядело следующим образом: первых совершалось 2286 тыс., вторых — 2661 тыс.¹¹ Эта тенденция осталась характерной и для 1960-х гг. В 1966 г. в общем балансе передвижений на культурно-бытовые цели приходилось до 80 %¹². Свой вклад в возрастание нагрузки на дорожную инфраструктуру Ленинграда 1960-х гг. внес и рост жизненного уровня ленинградца, отразившийся в увеличении количества индивидуального автомобильного транспорта: «за пять лет количество автомашин увеличилось в два раза»¹³.

Конечно, на всем протяжении 1950–1960-х гг. ленинградские власти стремились решить проблему: строились новые дороги, развязки, мосты, грузовые дублеры основных городских магистралей, развивался метрополитен, прокладывались новые маршруты общественного транспорта, пополнялся парк автобусов, трамваев, троллейбусов и многое другое. Но все это не позволяло в 1960-е гг. полностью решить логистическую проблему Ленинграда. Об этом свидетельствует анализ бюджета времени ленинградца. За семь месяцев 1966 г. в промышленности Ленинграда временные потери составили более 6 млн человеко-дней, что обуславливалось именно недостатками организации работы транспорта¹⁴.

Объяснить нерешенность проблем в транспортной системе города недостаточным вниманием ленинградских властей к этому вопросу можно только частично, о чем свидетельствует уже цитированная публикация А. П. Жуковского, в которой отмечалось, что в сравнении с другими крупными городами СССР в Ленинграде ситуация с дорожной инфраструктурой обстоит не лучшим образом¹⁵. Но полностью возлагать ответственность за это на городские

власти Ленинграда было бы неверно. В середине 1970-х гг. в специализированной литературе было признано, что логистическая проблема не имеет решения в рамках принятой теоретической модели городского планирования: «...городской транспорт в определенной мере вступил в противоречие с современной системой городского расселения и планировочной структурой городских поселений, что ограничивает возможность рационального развития того или иного городского организма и в какой-то мере приводит к чрезмерной плотности населения»¹⁶.

Существующие в Ленинграде дорожно-транспортные затруднения были очевидны для работников культурно-просветительной сферы. Они прекрасно понимали, что на должном уровне организовать культурно-досуговое обслуживание населения в новых городских районах, когда основные театры, музеи и кинотеатры находятся в центре города, невозможно, поэтому городским властям предлагалось как можно скорее построить дома и дворцы культуры в районах, где это было необходимо¹⁷.

В значительной степени решить проблему организации свободного времени в конце 1950-х гг. позволил переход на микрорайонный принцип планирования, который подразумевал, что основной объем культурно-массовой работы с горожанами проводится учреждениями культуры, расположенными около их мест проживания. Предусматривалось, что организацию повседневного культурного отдыха возьмут на себя библиотеки (библиотеки-передвижки), клубы, расположенные на территории микрорайона, т. е. в непосредственной близости к жилью человека в радиусе 200–300 метров. К другому уровню относились организации, расположенные в жилом районе, — клубы, где проводились занятия кружков, кинотеатры, которые предполагалось посещать периодически, поэтому они размещались в радиусе не более 1500 метров от места жительства. К следующему уровню относились организации, находившиеся в центре планировочного (административного) района, которые ленинградец должен был посещать эпизодически: кинотеатры, дома культуры, где проводились конференции, собрания, праздники, фестивали, выездные спектакли, концерты, выставки. Вершиной пирамиды являлся комплекс учреждений культуры, имеющий общегородской характер; к ним относились театры, музеи, концертные залы, расположенные в центре Ленинграда¹⁸.

Предложенная система городского планирования в 1960-е гг. частично нивелировала проблемы мобильности городского населения, возникающие из-за описанных выше трудностей в дорожной инфраструктуре, и предоставляла возможность ленинградцу интересно провести свободное время, например, на читательской конференции, организованной библиотекой микрорайона, где он проживал.

В 1950-е гг. влияние логистических проблем на организацию культурного отдыха ленинградцев снижалось, во-первых, по причине того, что значительная часть населения проживала в центре города; во-вторых, посещаемость

культурно-массовых учреждений в этот период среди населения была не столь значительна, о чем свидетельствует содержание специализированной литературы, где признавалось, что до первой половины 1960-х гг. нормы обслуживания населения в культурных учреждениях были ориентированы на относительно невысокий уровень¹⁹.

Несмотря на все сложности, трудности и противоречия, власти Ленинграда на протяжении 1950–1960-х гг. в целом могли «примирять» городское пространство и запросы ленинградца на проведение своего свободного времени в учреждениях культуры. В 1950-е гг. это делалось за счет компактного проживания горожан в центре города, в 1960-е — благодаря микрорайонному планированию и локализации досуговых учреждений непосредственно у мест проживания человека. К сожалению, вклад дорожной инфраструктуры города в это «примирение» оказался не столь значителен, но и она внесла свою лепту.

¹ *Бродель Ф.* Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II: В 3 ч. Ч. 2: Коллективные судьбы и универсальные сдвиги / Пер. с фр. М. А. Юсима. М., 2003. С. 43.

² *Баркова Е. А.* Проблема затрат времени населения на транспортные связи при групповом развитии населенных мест // Градостроительство. Сборник научных трудов к XXIII Международному географическому конгрессу / Под ред. Ф. М. Листенгурта. М., 1976. С. 95; *Белинский Ю. А.* Влияние подвижности и расселения при реконструкции города на схему городского транспорта // Архитектура и градостроительство. Доклады к XXIV научной конференции. Л., 1966. С. 141; Всесоюзное научно-техническое совещание по планировке и застройке жилых районов и микрорайонов. Жилой район и микрорайон. Доклад заместителя председателя Комитета (Государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуры при Госстрое СССР. — Ф. Я.) Н. В. Баранова. М., 1964. С. 5.

³ *Гутнов А. Э.* Эволюция градостроительства. М., 1984. С. 35, 37; *Грушин Б. А.* Свободное время. Актуальные проблемы. М., 1967. С. 49.

⁴ *Кругляков Ю. Г.* Сады и площадки внутри кварталов // Архитектура и строительство Ленинграда. 1952. № 17, 18. С. 32, 33.

⁵ Мероприятия по обеспечению летних пассажирских перевозок // Бюллетень исполкома Ленгорсовета № 11 от 15 июня 1951. С. 12.

⁶ Стенографический отчет. Конференция посетителей парка по итогам работы летнего сезона 1954 года. 5 сентября 1954 г. // Центральный государственный архив литературы и искусства Санкт-Петербурга. Ф. 105. Оп. 1. Д. 185. Л. 29.

⁷ Очерки истории Ленинграда. Т. 6. Ленинград в период завершения строительства социализма и постепенного перехода к коммунизму. 1946–1965 гг. Л., 1970. С. 218.

⁸ Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (далее — ЦГАНТД СПб). Ф. 386. Оп. 3-2. Д. 5. Л. 55, 56.

⁹ *Кривцов К. С.* Принципы развития городского транспорта в проекте генерального плана Ленинграда // Архитектура и строительство Ленинграда. 1959. № 4. С. 6.

¹⁰ Город и транспорт // Ленинградская правда. 1960. 21 декабря. С. 2.

¹¹ Техничко-экономические основы проекта генерального плана развития Ленинграда. Раздел: Транспортные условия расселения 1959 г. // ЦГАНТД СПб. Ф. 386. Оп. 3-3. Д. 25. Л. 20.

¹² *Зенгуш М. В.* Влияние общегородского центра на расселение и транспорт в крупных городах // Архитектура и градостроительство (Вопросы теории и истории архитектуры,

- архитектурного проектирования, архитектурных конструкций, градостроительства, архитектурной графики и городского транспорта). Доклады к XXIV научной конференции. Л., 1966. С. 145, 147.
- ¹³ Будущее ленинградского транспорта // Ленинградская правда. 1963. 18 сентября. С. 4.
- ¹⁴ Протокол № 3 заседания пленума Ленинградского городского комитета КПСС от 5 октября 1966 г. // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 25. Оп. 100. Д. 16. Л. 22.
- ¹⁵ Город и транспорт // Ленинградская правда. 1960. 21 декабря. С. 2.
- ¹⁶ Литовка О. П. Проблемы пространственного развития урбанизации. Л., 1976. С. 60.
- ¹⁷ Отчет о культурно-массовой работе профсоюзных организаций города Ленинграда и Ленинградской области за 1957 год // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Ф. р-6267. Оп. 273. Д. 230. Л. 5.
- ¹⁸ Авдоткин Л. Н. Градостроительное проектирование. М., 1989. С. 154; Каменский В. А. Город смотрит в завтра. Генеральный план развития Ленинграда. Л., 1968. С. 66, 67.
- ¹⁹ Давидович В. Г. Планировка городов и районов. Инженерно-экономические районы. М., 1964. С. 212–213.

References

- AVDOT'IN L. N. *Gradostroitel'noe proektirovanie* [Urban planning. In Russ.]. Moscow, 1989.
- BARKOVA E. A. *Problema zatrat vremeni naseleniya na transportny'e soyazi pri gruppovom razvitií naseleenny'kh mest* [The problem of the time spent by the population on transport links in the group development of populated areas. In Russ.] // *Gradostroitel'stvo. Sbornik nauchny'kh trudov k XXIII Mezhdunarodnomu geograficheskomu kongressu / Pod red. F. M. Listengurta*. Moscow, 1976. P. 95–97.
- BELINSKIY Yu. A. *Vliyaniye podvizhnosti i rasseleniya pri rekonstrukcii goroda na skhemu gorodskogo transporta* [Influence of mobility and settlement during the reconstruction of the city on the scheme of urban transport. In Russ.] // *Arkhitektura i gradostroitel'stvo. Doklady k XXIV nauchnoj konferencii*. Leningrad, 1966. P. 141–142.
- BRAUDEL F. *Sredizemnoe more i sredizemnomorskij mir v èpokhu Filippa II* [Mediterranean Sea and the Mediterranean World in the Era of Philip II. In Russ.]: V 3 ch. Ch. 2: *Kollektivny'e sud'by i universal'ny'e sdvigi / Per. s fr. M. A. Yusima*. Moscow, 2003.
- DAVIDOVICH V. G. *Planirovka gorodov i rajonov. Inzhenerno-èkonomicheskie rajony* [Planning of cities and districts. Engineering and economic regions. In Russ.]. Moscow, 1964.
- GRUSHIN B. A. *Svobodnoe vremya. Aktual'ny'e problemy* [Free time. Actual problems]. Moscow, 1967.
- GUTNOV A. È. *Evolyucziya gradostroitelstva* [The evolution of urban planning]. Moscow, 1984.
- KAMENSKIY V. A. *Gorod smotrit v zavtra. General'ny'j plan razvitiya Leningrada* [The city looks to tomorrow. General plan for the development of Leningrad. In Russ.]. Leningrad, 1968.
- LITOVKA O. P. *Problemy prostranstvennogo razvitiya urbanizacii* [Problems of spatial development of urbanization. In Russ.]. Leningrad, 1976.
- Ocherki istorii Leningrada. T. 6. Leningrad v period zaversheniya stroitel'stva socíalizma i postepenno perekhoda k kommunizmu. 1946–1965 gg.* [Essays on the history of Leningrad. Vol. 6. Leningrad in the period of completion of the construction of socialism and the gradual transition to communism. 1946–1965. In Russ.]. Leningrad, 1970.
- Vsesoyuznoe nauchno-tehnicheskoe soveshhanie po planirovke i zastroyke zhily'kh rajonov i mikrorajonov. Zhiloy rajon i mikrorajon. Doklad zamestitelya predsedatelya Komiteta N. V. Baranova* [All-Union Scientific and Technical Meeting on the Planning and Development of Residential Areas and Microdistricts. Residential area and microdistrict. Report of the Deputy Chairman of the Committee N. V. Baranov. In Russ.]. Moscow, 1964.
- ZENGBUSH M. V. *Vliyaniye obshhegorodskogo zentra na rasselenie i transport v krupny'kh gorodakh* [Influence of the city-wide center on settlement and transport in large cities. In Russ.] // *Arkhitektura i gradostroitel'stvo (Voprosy teorii i istorii arkhitektury, arkhitekturnogo proektirovaniya, arkhitekturny'kh konstrukcij, gradostroitel'stva, arkhitekturnoj grafiki i gorodskogo transporta)*. Doklady k XXIV nauchnoj konferencii. Leningrad, 1966.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Ф. К. Ярмолич. Транспортная инфраструктура и отдых ленинградца в 1950–1960-е гг. // Петербургский исторический журнал. 2021. № 4. С. 113–119

Аннотация: В статье на материалах Ленинграда 1950–1960-х гг. рассматривается развитие дорожной инфраструктуры Ленинграда и ее влияние на организацию досуга ленинградца. Выявляются проблемы и трудности, с которыми столкнулись городские власти при развитии транспортной системы, демонстрируется, как они их решали. Анализируя влияние логистики на проведение свободного времени, автор выявляет условия и обстоятельства, которые позволяли горожанам, несмотря на проблемы в дорожной системе города, проводить свое время в учреждениях культуры.

Ключевые слова: досуг, логистика, транспорт, дорога, культура, город.

FOR CITATION

F. K. Yarmolich. Transport infrastructure and recreation of a Leningrader in the 1950s–1960s // Petersburg historical journal, no. 4, 2021, pp. 113–119

Abstract: In an article based on materials from Leningrad in the 1950s–1960s the development of the road infrastructure of Leningrad and its influence on the organization of leisure of the Leningrad citizen is considered. The problems and difficulties faced by the city authorities in the development of the transport system are revealed, and how they solved them is demonstrated. Analyzing the influence of logistics on a person's free time, the author identifies the conditions and circumstances that allowed the townspeople, despite the problems in the city's road system, to spend their time in cultural institutions.

Key words: leisure, logistics, transport, road, culture, city.

Автор: **Ярмолич, Федор Кузьмич** — к. и. н., научный сотрудник СПбИИ РАН, доцент кафедры истории отечества Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета им. акад. И. П. Павлова.

Author: **Yarmolich, Fedor Kuzmich** — Candidate of Historical Sciences, Researcher, St. Petersburg Institute of Mathematics, Russian Academy of Sciences, Associate Professor, Department of History of the Fatherland, St. Petersburg State Medical University named after Acad. I. P. Pavlova.

E-mail: f.k.1985@mail.ru