

УДК 72.03

Фазлеев Марат Шигабатдинович

кандидат архитектуры, доцент

E-mail: fastin@mail.ru**Казанский государственный архитектурно-строительный университет**

Адрес организации: 420043, Россия, г. Казань, ул. Зеленая, д. 1

Ямалова Анастасия Вячеславовна

архитектор

E-mail: at4kaya@gmail.com**ООО «Альфа»**

Адрес организации: 350063, Россия, г. Краснодар, ул. Фрунзе, д. 30

Предпосылки формирования и развития речного порта Казани в его современных границах

Аннотация

Постановка задачи. В статье рассматриваются градостроительные, историко-культурные предпосылки и этапы развития речного порта в Казани.

Результаты. Основные результаты исследования состоят в раскрытии процесса формирования портовых территорий Казани и влияния их местоположения на развитие городской структуры, освещении причин переноса порта на новое место в советский период. Изучение исторических, градостроительных и социально-экономических аспектов, повлиявших на выбор территории под строительство. В статье выявляются истоки формообразования речного вокзала, как центра композиции речного порта. Его архитектурная и градостроительная концепция. Рассматривается современное состояние речного порта, обозначаются его проблемы.

Выводы. Значимость полученных результатов для архитектуры состоит в раскрытии ценности речного порта Казани, как части отечественного историко-архитектурного наследия. Речной порт в Казани формировался под воздействием ряда различных факторов, сумма которых, в итоге, и определила его современное местоположение и значение для городской структуры и истории.

Ключевые слова: речной порт, пристани, реконструкция, градостроительные предпосылки, Адмиралтейская слобода, архитектурная концепция.

Введение

Одно из важных условий для выбора места поселения – это наличие водных источников, в том числе рек. Вместе с развитием общества развивались и методы использования водных ресурсов. Помимо источника воды, реки это естественная защита, коммуникативные, торговые связи между поселениями, странами. История использования рек для транспортировки грузов и торговли насчитывает не одну тысячу лет.

Волга и её крупные притоки издревле были важным торгово-экономическим ресурсом для каждого формирующегося по близости города. Волжско-Камская речная система – это торговый путь между севером, югом, востоком и западом. Именно по Волжскому пути шла активная торговля между востоком и скандинавскими странами уже в VIII веке. С реки Камы шли товары с северных территорий. В IX-X веках в торговле значительную роль играли такие центры, как хазарский Итиль в устье, болгарский Булгар на Средней Волге, города Верхнего Поволжья. С XV века растёт роль таких центров, Нижний Новгород, Астрахань, а так же активную роль берет на себя Казань. Подчинение в середине XVI века Казанского и Астраханского ханств молодым Российским государством привело к объединению всей Волжско-Камской речной системы в одних руках, что способствовало расцвету торговли в XVII веке. Волга была основным торговым путем и в России царского периода. А в советском союзе, помимо переправки грузов и пассажирских судов, река активно используется для выработки электроэнергии, ведется масштабное строительство гидроэлектростанций. Казань, как один из городов, сформировавшихся рядом с Волгой, в течение всех исторических периодов тесно взаимосвязана с

судоходством. Выгодное расположение города на пересечении двух крупных речных систем – Камской и Волжской сказалось на становлении города как судоходного центра. А так же отразилось на развитии города в целом. По историко-архивным исследованиям можно выделить VI основных этапов развития порта в Казани [1, 2].

I этап – развитие пристаней вокруг Казани

Казань расположена в устье реки Казанка, на реке Волга. С момента основания Казани, неоднократно поднимался вопрос создания территории для использования транспортного потенциала водных путей. Так что судоходство исторически связано с развитием города. Долгое время Волга, Казанка, протока Булак и система озер Кабан представляли собой цельную систему. Вокруг протоки Булак активно формировались пристани и торговые территории, пользуясь удобным способом транспортировки грузов на территорию Казани. На Булаке для этих целей было два шлюза, которые регулировали движение, существовали подъемные мосты для пропуска более крупных судов. Но течение Булака было связано с уровнем воды в Волге. В нормальное время направление тока было от озера Кабан в р. Казанку, а во время разлива Волги и Казанки, уровень воды в реках поднимался и разворачивал течение в протоке Булак. В период засухи ключи в озере не могли обеспечить нужный уровень воды, и протока пересыхала, нарушая систему и затрудняя отправку грузов таким образом.

С развитием судостроения, ростом города и повышением объемов торговли пристани на протоке Булак постепенно теряют функцию основных пристаней. Становясь исключительно торгово-перевалочным пунктом. Туда переправляют грузы, принятые на крупных пристанях и перегруженные на более мелкие суда, способные маневрировать по протоке. Протока слишком мелкая для крупных грузовых судов. Товары или распродавались прямо с воды или перегружались в подвалы торговых рядов сформированных вдоль протоки. Пристани на Казанке и Волге – принимают основной объем грузопотока. Наиболее значимые пристани – это Кремлёвские пристани на Казанке, возле протоки Булак, обслуживающие Биржу, действовавшую на Ярмарочной площади (рис. 1).



Рис. 1. Пристань у кремля между плавучим мостом через р. Казанку и устьем протоки Булак в 1840-е годы. (Литография из альбома Андре Дюрана)

И пристани на Волге сформировавшиеся на территории Бишбалты, там же появляются первые судостроительные верфи. В ходе развития Волжские пристани получают первенство, обеспечивая связь между городами, расположенными вдоль рек Волги и Камы. Пристани на Казанке и Булаке работают на сам город, как перевалочные и торговые пункты [1, 3].

II этап – формирование портовых территорий в Адмиралтейской слободе

В 1718 году указом Петра I возле Казани создается Адмиралтейство. До этого территория представляла собой селение-слободу Бишбалта, в устье Казанки и отведенную под адмиралтейство часть территории Зилантовского монастыря. По берегу уже располагались судостроительные верфи и мелкие причалы, но формирование цельной

структуры портовой территории было организовано по личному указу Петра I. Территория получает государственное финансирование и активно развивается: застраивается с учетом необходимых для адмиралтейства функций. Строятся эллинги (строения для закладки и строительства судна), склады, казармы, чертежная и шлюпочная мастерские. Так же открывается светская школа, с целью подготовки квалифицированных кадров для строительства кораблей. Вокруг адмиралтейства развиваются жилые территории для востребованных в адмиралтействе кадров, от простого рабочего класса, до корабельных мастеров и капитанов судна. На протяжении всего XVIII века Адмиралтейская слобода является одним из центров судостроения страны. Адмиралтейство дало мощный толчок и промышленному развитию слободы. Волжско-Камский узел речной узел в этот период – самый крупный воднотранспортный бассейн Центральной России. Но местоположение основных пристаней было сопряжено с рядом проблем – Адмиралтейская слобода в этот период представляет собой полуостров, во время разлива рек Казанки и Волги превращающийся в полноценный остров, отрезанный от города [3, 4].

III этап – постройка дамбы на р. Казанка, разделение пристаней

Разлив рек постоянно сказывается на полноценном функционировании территории Адмиралтейской слободы, сокращая и без того сезонный период эксплуатации. Так как стабильная доставка и прием груза становятся практически невозможными. В 1843 году от устья Казанки к Адмиралтейской слободе прокладывается первая дамба. Портовая территория разделяется на две части. Весенние пристани Адмиралтейской слободы из-за расположения у весеннего устья Казанки – Ближнее Устье. И пристани непосредственно у впадения Казанки в Волгу – Дальнее Устье. Последние действовали только после падения уровня воды. К концу XIX века Адмиралтейская слобода развивается в крупнейшую промышленную зону Казани. Там функционировали такие значимые предприятия того периода, как: Алафузовские фабрики и завод Свешникова. Место было привлекательным из-за своего близкого расположения к воде, по которой шли грузы и наличием доступной рабочей силы. Привлечение все большего количества промышленников в ответ способствовало развитию и самой Адмиралтейской слободы. Но береговая линия все еще удалена от центральной части города. Из-за чего грузоперевозки были дорогостоящим и тяжелым процессом. Начинаются разрабатываться проекты переноса пристани ближе к городу (рис. 2).



Рис. 2. Фрагмент плана Казани с проектом бухты для нового порта
(С. Монастырский «Иллюстрированный спутник по Волге» 1884)

Но ни один из них так и не реализуется из-за технической сложности проектов для того периода времени, а так же их высокой стоимости. Государственный интерес к развитию порта в Казани, после закрытия Адмиралтейства в 1829 году, не высок, а сил и заинтересованности местных купцов – не достаточно [3-5].

IV этап – советский период с 1931-1956 гг.

Внимание к проблеме речного порта в Казани возвращается уже при советской власти, в начале 1930-х годов. Хотя обсуждения нового речного порта для Казани возобновляются еще в 1915 году, но реализации идеи так и не получают. Пристани подвергаются реконструкции после разрушений полученных во время революции и оснащаются современным погрузочным оборудованием. До этого момента вся погрузка производилась без техники. Строится новое деревянное здание речного вокзала. К причалам Дальнего Устья подводится железнодорожная ветка. В 1933 году народный комиссариат водного транспорта предоставляет финансирование на подготовительные работы по капитальному обустройству порта. Но после проведения изыскательных работ было принято решение приостановить разработку проекта на этом месте. В 1941-1945 гг., во время Великой Отечественной Войны, значительная часть предприятий и заводов с прифронтовой зоны и оккупированных районов эвакуируется в Казань и другие города Республики Татарстан. Ведется эвакуация мирного населения. В этом основную нагрузку принимают на себя именно водные перевозки, подчеркивая роль порта в жизни страны и города. По воде отправляется военная поддержка и грузы к осажденному Сталинграду. В 1941 году пристань Казань, за свою роль в обороне страны, получает переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона СССР. После войны, в апреле 1948 года официальным постановлением Министра речного флота СССР пристани «Казань» преобразовываются в «Казанский речной порт» [5, 8, 9].

V этап – перенос речного порта на новое место

Увеличение числа заводов в Казани сказывается на функционировании порта и связанной с ним транспортной инфраструктуры. Порт не справляется с объемом принимаемого груза. Постоянно растущие темпы судоходства требовали наличия высокопропускного речного порта. Оценив ситуацию в регионе, в 1952 году официально принимается решение о переносе речного порта. Государственный институт проектирования объектов речного транспорта (Гипроречтранс) с 1950 года занимается проектирование нового речного порта в Казани. В 1956 году работа в Казанском речном порте на Дальнем Устье приостанавливается, начинается снос строений и перенос оборудования. В этот же время меняется русло Казанки. Так как строительство Куйбышевского водохранилища предполагало постоянный подъем уровня воды в Волге, в целях предотвращения постоянного притока воды в канал Булак отрезается дамбой. Устье засыпается, оставляя только подземный водовод. Место впадения Казанки в Волгу переносится в район Кировской дамбы, старое русло от реки полностью отрезается. К осени 1956 года намывается портовая дамба инженерной защиты. В 1957 году территория Дальнего Устья затапливается в связи с постройкой Куйбышевского водохранилища, параллельно начинается работа над возведением опорных конструкций нового речного порта. В конце 1957 года Государственная комиссия приняла в эксплуатацию первые объекты порта (рис. 3).

От русла Волги того периода была прорыта акватория, для подхода к городу крупных судов, на берегу которой размещались причалы и портовое хозяйство. Берега были укреплены железобетонными и каменными опорными стенками. Бассейн начинался у Волги и подступал к бывшей Ново-Татарской слободе. Местоположение акватории в общих границах примерно соответствовало проектам, разрабатываемым еще в 19 столетии.

Комплекс речного порта представляет собой пассажирский и грузовой терминалы, расположенные на длинном километровом искусственном пирсе и включает в себя: главное здание речного вокзала, кассы, склады, порталы краны, зарядную станцию, ремонтно-механические мастерские.



Рис. 3. Речной порт на карте Казани 1957 года (инт.-ресурс Казанский Картограф)

Главное здание комплекса речного порта строится в 1962 году архитектором И.Г. Гайнутдиновым в соавторстве с С.М. Константиновым. Здание речного вокзала явилось центральным элементом комплекса порта. Приподнятое положение над площадью перед речным вокзалом выделяло его как доминанту. Здание расположили таким образом, чтобы напрямую связать его с центром города с помощью улицы Татарстан. Согласно архитектурной концепции сквозное остекление символизировало прозрачные ворота в город. А лаконичная на первый взгляд форма в общем объеме и членении окон создавала образ вставшего на пристань морского трамвайчика, а не стационарного объекта (рис. 4).



Рис. 4. Речной вокзал Казанского речного порта, 1990 г. (автор фото А. Топуз)

Проект разрабатывался в кризисные годы, параллельно с огромным объемом инженерных и градостроительных мероприятий, и перед авторами стояла сложная задача воплотить задуманные образы, подчеркивающие значимость объекта для города при минимуме затрат. Основная градостроительная концепция, заложенная в проект – соединить территорию порта с историческим центром города, улицей Татарстан, при этом формируя новый современный вид столицы Советской Республики. Строительство порта стимулирует развитие улицы Татарстан, как связующего звена между транспортным узлом и городом. Возле порта проектируется автовокзал, подводится трамвайная линия и железнодорожные пути. Железная дорога соединяет промышленную зону в Адмиралтейской слободе с новой территорией порта. Строительство на новой территории порта продолжается до 1964 года, с постепенной сдачей объектов в эксплуатацию. Порт Казани становится крупнейшим портом Волжского бассейна на тот период времени. В 1970 годы, не в последнюю очередь благодаря зданию речного вокзала, а так же высокому на тот период уровню оснащения, Казанский речной порт называется лучшим на Волге [7-11].

VI этап – пост-советский период

В 1993 году Казанский речной порт переводят в ГУП «Судоходная компания «Татфлот» Предприятие приватизируется. В 2005 году компания признается банкротом. Порт становится на баланс ОАО «Азимут». В этот же период проводится реконструкция

здания речного вокзала. Добавляются дополнительные два этажа, меняется остекление. Теряется первоначальная идея авторов – образ корабля, а благодаря новым непрозрачным стеклам, здание не объединяет порт и город, а разграничивает. Неудачное решение вопроса безопасности еще сильнее отделяет территорию порта от города. Территория порта закрыта забором, доступ ограничен для всех, кроме пассажиров рейсовых и туристических перевозок. Это исключает для пассажирской части порта рекреационную функцию. Территория и часть объектов пассажирского речного порта не функционируют, здание вокзала так же используется не полностью. Проблема связана в первую очередь с особенностью функционирования – порт работает сезонно: с мая по начало октября, оставшуюся часть года его работа ограничена. Потенциальные возможности территории вне прямой функции как речного порта не используются. Для здания речного вокзала во время реконструкции предполагалась новая функция гостиницы. Но никаких работ с территорией пассажирской части порта не запланировано, что снижает привлекательность места для возможных посетителей.

В ближайшее время все Промышленные объекты с территории речного порта планируется вывести за черту города. Активно разрабатываются проекты для нового бизнес района на освободившейся территории, проводятся конкурсы на реконструкцию прибрежных территорий между речным портом и Кировской дамбой [11, 12].

Заключение

Водные пути играли важную роль в формировании Казани в течение всего периода ее существования. Речной порт в Казани формировался под воздействием ряда различных факторов, сумма которых, в итоге, и определила его современное местоположение и значение в городской структуре и истории.

Перенос речного порта был организован не только по причинам строительства Куйбышевского водохранилища, но и из-за необходимости повышения его роли в градостроительном плане Казани, в связи с ростом города и его промышленности. Стремительное развитие судоходства в Советский период было связано с необходимостью максимально рациональной и удобной организации перевозки грузов и пассажиропотока. Чтобы новый порт получил свою реализацию, были проведены сложные инженерные работы: укрепление береговой линии, углубление бассейна, формирование волнорезов, организация дамб. Вместе с ним формировалась необходимая транспортная инфраструктура.

Речной порт расположен в границах исторического поселения, близко от исторического и экономического центра Казани. И благодаря своей истории, местоположению в городе территория до сих пор имеет важное историко-культурное, градостроительное значение для Казани.

Сейчас пассажирский порт сталкивается с рядом проблем, требующих решения. Первоначальная идея комплекса речного порта была утеряна во время реконструкции. Территория утратила свою привлекательность из-за длительного периода упадка, изоляции от города, ограниченной функциональности объектов. Но речной порт является «лицом» города со стороны воды, что накладывает определенные обязательства и делает необходимым грамотную работу с объектом.

Список библиографических ссылок

1. Пинегин М. Н. Казань в ее прошлом и настоящем. СПб., 1890. 604 с.
2. Волга в истории Казани: как река повлияла на развитие Татарстана // Аргументы и Факты: ежедневн. интернет-изд. 2010. URL: <http://www.kazan.aif.ru/culture/1172350> (дата обращения: 03.08.2018).
3. Пристани в Казани // Старая Казань: историческое интернет-изд. 2012. URL: <http://www.iske-kazan.ru/171-kazanskie-pristani> (дата обращения: 20.07.2018).
4. Мансурова Ю. В. «Откуда есть пошла Адмиралтейская слобода...» История Казанской Адмиралтейской слободы // Гасырлар Авазы. 2005. № 2. С. 60–67.

5. Информационно-историческая справка. Казанский речной порт. // Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан: интернет-ресурс. 2012. URL: <http://mindortrans.tatarstan.ru/informatsionno-istoricheskaya-spravka.htm> (дата обращения: 03.06.2018).
6. Фотографии старой Казани (конец XIX-нач. XX веков) // Kazan.ru : электронный архив. 2015. URL: <http://kazan.ru/foto-kazani/c/fotografii-starojj-kazani-koniec-xix-nachalo-khkh-vekov> (дата обращения: 02.08.2018).
7. Карты Казани и окрестностей // Казанский Картограф : электронный архив. 2012. URL: <http://tat-map.ru> (дата обращения: 20.07.2018).
8. Кузьмин В. В., Смыков Ю. И., Халиков А. Х. Казань: Путеводитель. Казань : Татарское кн. изд-во, 1977. 224 с.
9. Стражевский А. Б., Шмелев А. А. Путеводитель «Ленинград – Астрахань – Ростов-на-Дону». М. : Мысль, 1968. 166 с.
10. Речной порт Казань // Гид по Казани : еженед. интернет-изд. 2014. URL: <http://www.photokzn.ru/places/0/15> (дата обращения: 03.08.2018).
11. Это вы думаете, что мы просто людей с берега на берег перевозим, и все // Kazanfirst: интернет-изд. 2017. URL: <https://kazanfirst.ru/articles/411970> (дата обращения: 20.07.2018).
12. Активизация городских функций Казани в акватории Волжской излуцины // Эко-берег : сайт международного арх. фестиваля. 2018. URL: <http://ecobereg.ru/contest/eko-bereg-kazan-2018/> (дата обращения: 10.10.2018).

Fazleev Marat Shigabatdinovich

candidate of architecture, associate professor

E-mail: fastin@mail.ru

Kazan State University of Architecture and Engineering

The organization address: 420043, Russia, Kazan, Zelenaya st., 1

Yamalova Anastasiya Vyacheslavovna

architect

E-mail: at4kaya@gmail.com

LLC «Alpha»

The organization address: 350063, Russia, Krasnodar, Frunze st., 30

**Prerequisites for the formation and development
of Kazan river port in its current borders****Abstract**

Problem statement. This article examines historic, cultural, and town planning background for creation of Kazan river port complex, as well as its stages of development.

Results. The main results consist of the research in discovering the process of the formation of the port territories of Kazan and the influence of their location on the development of the urban structure, highlighting the reasons for the port's transfer to a new place in the Soviet period. Research also includes studying historical, urban planning and socio-economic aspects that influenced the choice of the territory under construction. The article identifies the origins of the formation of the river station as the center of the composition of the river port. Its architectural and urban concept. The current state of the river port is considered, its problems are indicated.

Conclusions. The importance of the received results for architecture lies in revealing the value of the river port of Kazan as part of the national historical and architectural heritage. The river port in Kazan was formed under the influence of a number of different factors, the sum of which, as a result, determined its current location and significance for the city structure and history.

Keywords: river port, wharf, reconstruction, urban planning prerequisites, Admiralty sloboda, architectural concept.

References

1. Pinegin M. N. Kazan in its past and present. SPb. 1890. 604 p.
2. Volga in the history of Kazan: how the river influenced the development of Tatarstan // Argumenty i Fakty : daily internet ed. 2010. URL: <http://www.kazan.aif.ru/culture/1172350> (reference date: 03.08.2018).
3. Quays in Kazan // Old Kazan: historical internet ed. 2012. URL: <http://www.iske-kazan.ru/171-kazanskije-pristani> (reference date: 20.07.2018).
4. Mansurova Yu. V. «Where did the Admiralty settlement go?» The history of the Kazan Admiralty suburb // Gasyrlar Avazy. 2005. № 2. P. 60–67.
5. Information and historical reference. Kazan river port // Ministerstvo transporta i dorozhnogo khozyaystva Respubliki Tatarstan : internet resource. 2012. URL: <http://mindortrans.tatarstan.ru/informatsionno-istoricheskaya-spravka.htm> (reference date: 06.03.2018).
6. Photos of the old Kazan (the end of the XIX-beginning of the XX century) // Kazan.ru : electronic archive. 2015. URL: <http://kazan.ru/foto-kazani/c/fotografii-starojj-kazani-konec-xix-nachalo-khkh-vekov> (access date: 08.02.2018).
7. Maps of Kazan and the surrounding area // Kazanskiy Kartograf : electronic archive. 2012. Kazan Cartographer URL: <http://tat-map.ru> (reference date: 20.07.2018).
8. Kuzmin V. V., Smykov Yu. I., Khalikov A. Kh. Kazan: A Guide. Kazan : Tatarskoye kn. izd-vo, 1977. 224 p.
9. Strazhevsky A. B., Shmelev A. A. Leningrad – Astrakhan – Rostov-on-Don Guide. M. : Mysl, 1968. 166 p.
10. River port Kazan // Gid po Kazani : weekly. internet ed. 2014. URL: <http://www.photokzn.ru/places/0/15> (reference date: 08.03.2018).
11. Do you think that we are just transporting people from shore to shore, and that's all // Kazanfirst : internet ed. 2017. URL: <https://kazanfirst.ru/articles/411970> (reference date: 20.07.2018).
12. Activation of the city functions of Kazan in the water area of the Volga bend // Ekobereg : international arch. festival website. 2018. URL: <http://ecobereg.ru/contest/ekobereg-kazan-2018/> (reference date: 10.10.2018).