

Как Темиртау «шагал в степь»

Между восточным районом и соцгородом еще шумит ковылем степь, здесь кое-где еще расположены частные огороды, а на чертежах и эскизах проектировщиков-градостроителей уже ясно обозначились основные черты будущего города Темиртау. Все это - труд десятков крупнейших проектных институтов Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова, Алма-Аты, Ташкента, Ростова-на-Дону и ряда других городов Советского Союза, которые были привлечены к разработке генерального плана. Каким же будет новый город? Об этом уже некому рассказать. Но документальные свидетельства все-таки сохранились. Так, в 1958 году в темиртауской типографии количеством всего в 500 экземпляров была отпечатана брошюра «Город шагает в степь», написанная главным архитектором города доктором технических наук В.Уклеиным, в которой он рассказывает о том, как разрабатывался генеральный план развития Темиртау.

Старый город был досадной ошибкой строителей

После того как в поселке Самаркандском были построены КарГРЭС-1, Казахский металлургический завод и завод СК, образовалась прочная хозяйственная база для становления города. К тому времени благодаря приезду строителей (имеется в виду январь 1945 года)



1999 год. Вид на пр. Мира с 68 квартала. Снимок фотокорреспондента «ВГ» Александра Ворожева

ли жилой поселок, из которого впоследствии развился Старый город. Как считает В.Уклеин,

дальше от зоны промышленных предприятий, а не начинать застраивать наиболее

была настолько мала, что уже через несколько лет оказалась полностью застроенной. Так

же ситуация повторилась и сейчас, спустя 60 лет.

не только уплотнили уже существующий поселок, но и одновременно с возведением промышленных объектов заложи-

выбрав это место под жилой поселок, строители допустили досадную ошибку. Заселенное место надо было заложить по-

что для тех, кто приезжал в поселок для работы на заводе СК, на первоначальной площадке уже не нашлось места. Это-то и дало начало развитию новой площадки - соцгорода. По этим же причинам возник и третий поселок - на правом берегу.

Именно с таким составом районов, а по сути с тремя разрозненными поселками, поселок Самаркандский, насчитывавший в октябре 1945 года 25 тысяч жителей, и подошел к тому моменту, когда ему был присвоен статус города. Нельзя не отметить и тот факт, что при составлении первого генерального плана строительства Темиртау власти решили не брать во внимание развитие Старого города. Эта

что для тех, кто приезжал в поселок для работы на заводе СК, на первоначальной площадке уже не нашлось места. Это-то и дало начало развитию новой площадки - соцгорода. По этим же причинам возник и третий поселок - на правом берегу.

Именно с таким составом районов, а по сути с тремя разрозненными поселками, поселок Самаркандский, насчитывавший в октябре 1945 года 25 тысяч жителей, и подошел к тому моменту, когда ему был присвоен статус города. Нельзя не отметить и тот факт, что при составлении первого генерального плана строительства Темиртау власти решили не брать во внимание развитие Старого города. Эта

Каким должен был быть новый город в степи?

Главным для последующего развития города стало решение о строительстве в Темиртау одного из крупнейших в СССР промышленных объектов - Карагандинского металлургического комбината, что повлекло за собой приезд большого количества строителей. Вот тогда-то и был поставлен вопрос о необходимости увеличения города. Для прибывающих надо было строить не только жилье, но и школы, детские сады, столовые, клубы, магазины, стадионы и прочие общественные здания. А главное, все это нужно было обеспечить водой, теплом, электричеством, газом, транспортом и средствами связи. А еще нужны были хорошие дороги, парки, скверы, бульвары - то есть нужно было построить новый город.

Интересен тот факт, что при проектировании Темиртау архитекторы не считали его временным, перед ними была поставлена четкая цель - город закладывается на сотни лет. А значит, это живой организм, который будет жить, непрерывно развиваясь, расширяясь территориально, претерпевая крупные изменения в связи с будущим развитием промышленности, новыми техническими достижениями, усовершенствованными средствами транспорта.

Так и было подсчитано, что только для обеспечения нужд металлургов и строителей понадобится около 80 (!) больших жилых кварталов, примерно 40 общеобразовательных школ, более 70 детских учреждений, несколько крупных больниц, дворцов культуры, клубов и ряд иных общественных зданий.

Продолжение на стр. 3

ЦЕНТР МИКРОХИРУРГИИ ГЛАЗА

- ЭКСИМЕР-ЛАЗЕРНАЯ КОРРЕКЦИЯ ЗРЕНИЯ,
- ультразвуковое удаление катаракты;
- хирургия стекловидного тела и сетчатки;
- общая микрохирургия глаза (глаукома, косоглазие, косметическая пластика век);
- лазерные методы лечения

№ гос.лицензии: серия ЛПГ, 003988 от 18.06.2004 г.

г. Караганда, Н. Абдирова 30А
тел.: 8 (7212) 50-11-55, 51-51-50

www.cmhg.kz

ОТЛИЧНЫЙ ДЕПОЗИТІ

90-83-90



АЛЪЯНС

13.5%
Жылдық теңгеде
годовых в тенге



14.4%

Жылдық теңгеде
годовых в тенге



Продолжение. Начало на стр. 1, 2

Место для строительства города даже не выбирали

Площадку для строительства города и выбирать-то не пришлось - его определило месторасположение Казахстанской Магнитки. Поскольку площадка под завод была

Так что, определяя, какими должны быть дороги в Темиртау, проектировщики учитывали имеющийся в СССР опыт и даже мировую статистику. Так, например, В.Уклеин пишет, что в 1946 году в отдельных пунктах Садового кольца (в Москве) за сутки проходило до 44 тысяч грузовых и легковых автомобилей, а к концу 50-х годов интенсивность движения возросла в 1,5-2 раза. «Если большие затруднения с пропуском движения в наиболее

дорожным полотном и станет разграничительной полосой для автодвижения во встречных направлениях, а значит, уменьшит опасность столкновения и возможность несчастных случаев, увеличив при этом скорость движения. При этом проезжие части по обеим сторонам трамвайных путей будут достаточно широкими - по 9 м.

Главная магистраль соединит три основных городские площади: площадь восточного района, на которой уже тогда было запланировано строительство самого крупного общественного здания восточного района - Дворца культуры металлургов на 1200 мест; общегородскую центральную площадь - место размещения общегородских учреждений (там, где расположен акимат), и площадь западного района, соцгорода, с Дворцом культуры химиков.

Дорог должно быть много

От центральной городской площади в южном направлении было решено проложить вторую общегородскую магистраль, замкнуть которую дол-

Первостроителями, заложившими фундамент города, перегородившими плотиной русло реки Нуры, проложившими первый железнодорожный путь, построившими первые заводы, разбившими первый парк и первые улицы нашего города, были: Г. Колесова, Я. Гончаров, П. Силин, У. Турмагамбетов, Д. Абдиев, К. Альдикиенов, Е. Мацнева, В. Жевлаков, П. Филиппов и многие другие.

жно было здание центрального городского вокзала. Эти две взаимно перпендикулярные магистрали и стали, как пишет В.Уклеин, основными композиционными осями города. А к улицам общегородского значения были отнесены: застраиваемый в 1958 году пр. Строителей, тогда имевший статус бульвара и бывший на тот момент действующей магистралью нового Темиртау. Он только строился, но, согласно генплану, и должен был стать красивым, зеленым и оживленным бульваром.

Остальные магистрали проектировались таким образом, чтобы в совокупности создать сетку городских улиц с интенсивным движением, в ячейках которой будут располагаться жилые кварталы и микрорайоны.

Важно отметить: генпланом особо оговаривалось, что все

городские дороги и тротуары должны быть асфальтированными. Например, только в 1957 году в Темиртау было заасфальтировано 54 тысячи квадратных метров дорог и тротуаров.

Проектирование микрорайонов было самой сложной задачей

Пока готовился генплан, объемы жилищного строительства увеличивались из года в год. А проектировщики хотели к тому же спроектировать жилые кварталы таким образом, чтобы темиртаусцы не только жили в хорошо построенной квартире, но и чтобы эта квартира была хорошо размещена.

Окончание на стр. 4

Новогодний канун 1945 года был знаменательной датой в истории Казахстана. В этот день — 31 декабря 1944 года, когда советские войска, сломив упорное сопротивление врага, широкой лавиной продвигались на запад, в небольшом степном поселке Самарканде, из которого впоследствии вырос город Темиртау, маргеновская печь только что построенного Казахского металлургического завода дала первые тонны казахстанской стали.

выбрана со всей тщательностью, то строить город решили в 5 км к востоку от соцгорода. То есть как раз на пространстве между новым заводом и уже застроенными кварталами соцгорода. Но тут проектировщики столкнулись с большой помехой - неудачным расположением линии железной дороги из Темиртау в Караганду. Эта дорога проходила (да и сейчас проходит, хотя решение о ее переносе в обход города было принято еще в начале 50-х годов) вдоль берега Самаркандского водохра-

загруженных транспортных узлах возникают пока только в крупнейших городах, то в дальнейшем придется считаться с аналогичными трудностями и в городах меньшей величины, в том числе и в нашем промышленном Темиртау», - писал главный архитектор города, а далее приводил мировую статистику несчастных случаев. Так, например, в США в 1941 году в результате несчастных случаев на городских улицах было убито 40 тысяч человек, а на дорогах Франции каждый час погибает один че-

нилица, она лишала будущие городские районы непосредственного выхода к берегу, препятствовала слиянию жилых районов с прибрежным парком культуры и отдыха, ставила преграду удобным подъездам и подходам к береговой части, то есть крайне неблагоприятно сказывалась на архитектурном решении городского ансамбля.

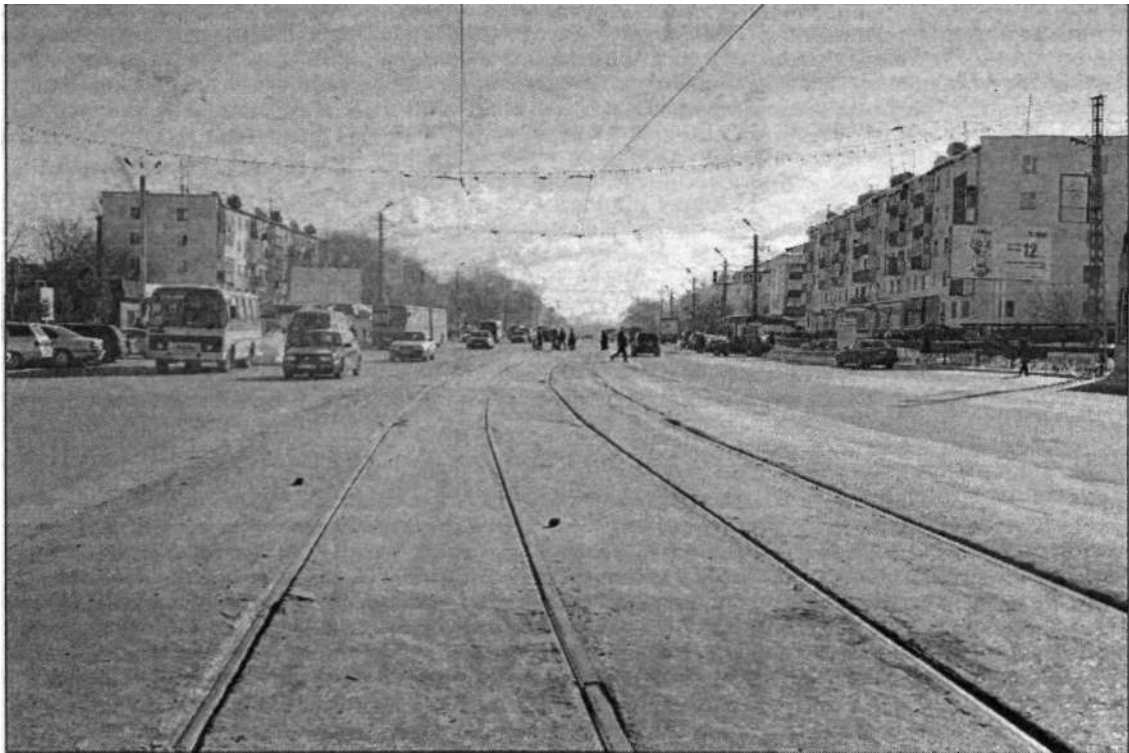
Дороги проектировали очень тщательно

Довольно широкими автомобильными дорогами мы обязаны первым проектировщикам города. К работе по проектированию основных улиц они подошли очень тщательно, ведь от того, насколько правильно решена система главных улиц, в значительной степени зависела экономичность городского строительства и стоимость внутригородских перевозок, удобство жителей и, как пишет главный архитектор города В.Уклеин, их безопасность.

каждый час погибает один человек. Так что именно эти данные и повлияли на то, что проект генплана был согласован лишь после того, как проектировщики внесли в него ряд существенных изменений, обеспечивающих надежное, быстрое и безаварийное движение городского транспорта.

Наш проспект Республики шире, чем Невский проспект

Главной городской артерией стала широкая (45-60 м) магистраль, связавшая восточный район с соцгородом, - сейчас это пр. Республики. «Чтобы нагляднее уяснить себе запроектированную ширину главной магистрали, - пишет В.Уклеин, - вспомним, что ширина улицы Горького в Москве и Крещатика в Киеве равна 52 м, ширина Невского проспекта при подходе к Адмиралтейству составляет всего 25,5 м». В оси этой главной городской магистрали запроектировали трамвайную линию. Она будет несколько приподниматься над



Главной городской артерией стала широкая (45-60 м) магистраль, связавшая восточный район с соцгородом, - сейчас это пр. Республики

Окончание. Начало на стр. 1-3

То есть чтобы проживающие в ней люди были по возможности избавлены от уличного шума и пыли, чтобы вокруг было много зелени, воздуха и света, чтобы, как пишет В.Уклеин, можно было отдохнуть на воздухе. А еще чтобы можно было поблизости купить продукты и предметы первой необходимости, чтобы дети, идя в детский сад или школу, не пересекали улиц с интенсивным движением, чтобы место их игр было в тихом, непыльном и уютном месте, на глазах у родителей.

Что еще планировалось построить в Темиртау

Наряду с культурно-бытовыми учреждениями квартально-го значения - школами, детскими садами, магазинами и бытовыми мастерскими - ген-

Используя ранее ничем непримечательный уголок степи. Не зная энергии, упорство и труд советского человека коренным образом преобразили степное пространство в районе теперешнего Темир-Тау, создав исключительно благоприятные условия для возникновения здесь крупных и крупнейших заводов.

планом предусматривалось строительство развитой сети общественных зданий общерайонного и общегородского значения. Например, из учебных зданий В.Уклеин называет: химико-металлургический институт на 2000 студентов, металлургический, строительный и механо-химический техникумы, ремесленные и технические училища, музыкальные школы. Учреждения культуры должны были быть представлены дворцами культуры металлургов, энергетиков, химиков и строителей, многими кинотеатрами и библиотеками. Большое значение в генплане отводилось спортивным сооружениям - стадионам, вод-

ным станциям, закрытым бассейнам, спортзалам, лыжным базам и станциям яхтклуба. Для обслуживания бытовых нужд населения была предусмотрена сеть бань, прачечных, гостиниц, комбинатов бытового обслуживания. И конечно, в генплане особой группой выделялось строительство общественных учреждений общегородского значения. Например, дом партийных и советских организаций, здания банков и так далее, которые планировалось разместить на центральной городской площади.

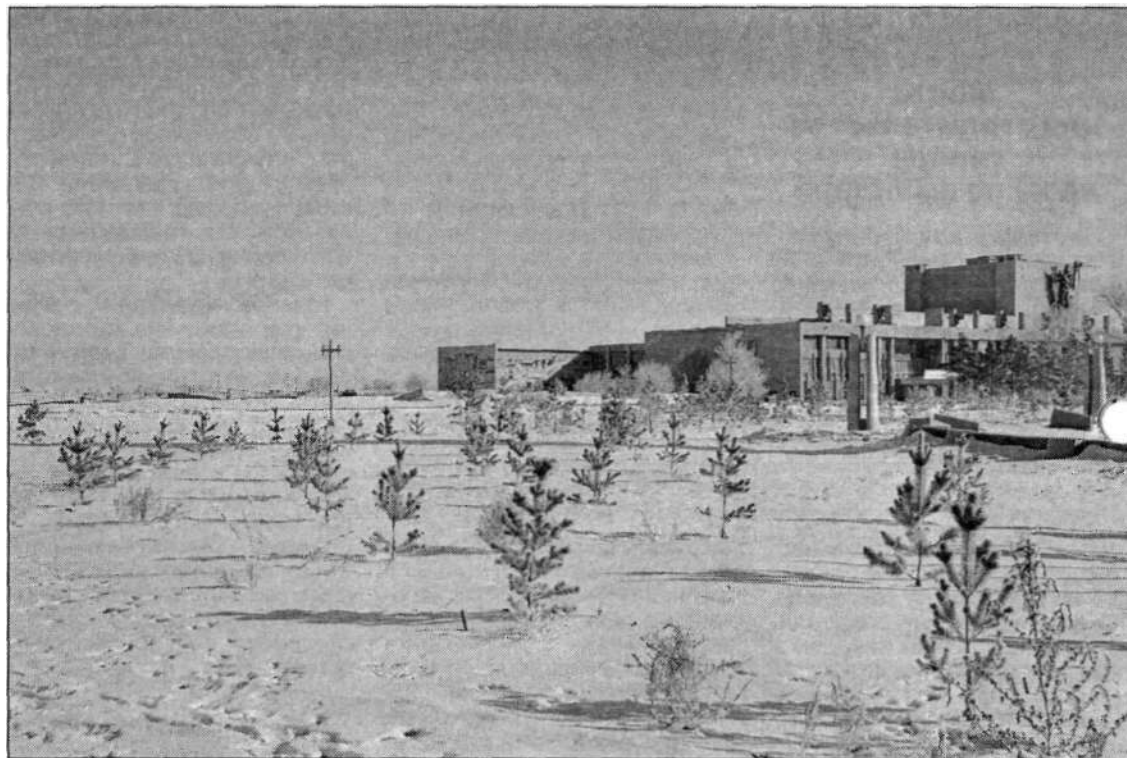
Инфраструктура города и ее жизнеобеспечение

С самого начала строительства власти уделяли особое внимание жизнеобеспечению города. Так что Темиртау оборудовали всеми видами инженерных сетей, в том числе хозяйственными и поливочными водопроводами, канализацией, а также обеспечили тепло-,

электро- и газоснабжением. Например, только в 1957 году было проложено более 7 км водопровода и почти 9 км канализации.

Большое внимание в генплане уделялось и озеленению города. Планировалось, что общая площадь зеленых насаждений в Темиртау будет составлять 2500 гектаров. А наряду с парками, скверами и

В то время как в дореволюционной России только 15 крупнейших городов были оборудованы канализацией, а асфальтовые мостовые существовали лишь на главных улицах столицы, город Темир-Тау оборудуется всеми видами инженерных сетей, в том числе хозяйственным и поливочным водопроводами, канализацией, тепло-, электро- и газоснабжением. Все улицы и тротуары города подлежат асфальтированию. Только за один 1957 год в Темир-Тау заасфальтировано 54 тысячи квадратных метров дорог и тротуаров, проложено более семи километров водопровода и почти девять километров канализации.



По плану, ГДК должен был стать центральным зданием одного из микрорайонов города

бульварами будут созданы зеленые полосы между жильем и промышленными предприятиями, и этот широкий зеленый пояс вокруг города и водохранилища защитит население Темиртау от летней степной пыли и зимних буранов.

Трамвай должен был стать основным видом транспорта

Строительство трамвайных путей было поставлено разра-

ботчиками генплана в разряд важнейших мероприятий по благоустройству города. Планировалось, что основная трамвайная линия протяженностью 11,5 км свяжет все районы города, начинаясь в Старом городе и заканчиваясь у главной проходной металлургического комбината. Предполагалось со временем проложить и вспомогательные трамвайные маршруты к проходным коксохимического производства и к промбазе строителей, а еще один маршрут должен был обслуживать жителей соцгорода.

В 1958 году, когда велось строительство первой очереди трамвайных линий, предполагалось, что трамвайные поезда будут состоять из одного моторного и одного прицепного вагонов общей вместимостью 156 человек. Отдельные

поезда будут следовать один за другим с интервалом в 4-6 минут, а в среднем трамвай будут ходить по 14 часов в сутки, обслуживая как дневные, так и ночные смены промышленных предприятий.

Нельзя не отметить и так факт, что в выборе транспорта проектировщики отказались от внедрения в Темиртау троллейбусного движения, хотя на его организацию понадобилось бы значительно меньше денег. Проектировщики смотрели в будущее и решили не экономить на строительстве трамвайного полотна, так как поездки в этом виде транспорта были самыми дешевыми, что было важно для промышленного города. Да и пассажиры трамвай перевозили больше, чем троллейбусы.

Анна БОНДАРЬ