



И.Т. Цориева

«За чистый и красивый город...».

Из истории коммунального хозяйства

Владикавказа 1940–1950-х гг.

И.Т. Цориева*

Современный житель Владикавказа, чудесным образом переместившийся во времени и оказавшийся в середине 1940-х – начале 1950-х гг., немало удивился бы тому, насколько внешний облик увиденного им города отличается от хорошо знакомого современного¹. Он не обнаружил бы ни необыкновенно разросшегося, особенно в последние два десятилетия, «БАМа», ни широко раскинувшихся, обжитых и благоустроенных «Затеречных планов». Он не нашел бы даже вечно шумной из-за неиссякаемого потока машин «Китайской площади» с гранитным монументом в центре.

Перед ним предстало бы множество невзрачных одноэтажных построек в непосредственной близости от исторического центра города, вдоль набережной реки Терек, в районе площади Штыба на месте современного здания городской мэрии и недавно реконструированного ЦУМа и т. д. Искреннее удивление вызвало бы то, что многие горожане держали в своих дворах домашний скот и птицу. Вряд ли обрадовали бы традиционно ухабистые, но еще и без асфальта дороги, по которым, поднимая в сухую погоду тучи пыли, а в дождь разбрызгивая грязную воду, с грохотом катили телеги и грузовики...

Действительно, Дзауджикау-Владикавказ почти семидесятилетней давности значительно отличался от города начала XXI века. При этом, несмотря на разительный контраст с современным Владикавказом, на рубеже 1940–1950-х гг. он по праву обладал статусом одного из промышленных и культурных центров Северного Кавказа. В столице республики были сосредоточены десятки промышленных предприятий, государственно-административных, образовательных, научных, культурных учреждений и пр. В послевоенные годы население города росло быстрыми темпами, как за счет естественного прироста, так и миграции извне. В 1949 г. здесь проживало 140 тыс.

человек, в начале 1956 г. – 159 тыс. человек, что составляло более одной трети всего населения республики [1].

Между тем возможности жилищно-коммунального хозяйства совершенно не отвечали потребностям растущего города. Во многом это обуславливалось отсталостью отрасли, ее недостаточным финансированием и общим аскетизмом советского быта 1920–1930-х гг. Положение усугублялось уроном, который был нанесен городской инфраструктуре в результате оборонительных боев осенью 1942 г. В значительном улучшении нуждалось санитарное состояние города.

В 1943 г., вскоре после изгнания фашистов с оккупированной части территории Северной Осетии, при Дзауджикауском горкоме ВКП(б) был создан отдел коммунального хозяйства, возглавивший работу по восстановлению городского хозяйства. Начался ремонт жилищного фонда и производственных площадей. Восстанавливалось покрытие проезжей части улиц и тротуаров. Ремонтировались трамвайные пути. Велись работы по совершенствованию водопроводно-канализационной сети. К благоустройству города, поддержанию санитарного порядка, озеленению бульваров и парков активно привлекалось население города [2].

В 1949 г. Советским правительством было ассигновано 8 млн руб. (в ценах соответствующих лет) на мероприятия по восстановлению и дальнейшему развитию городского хозяйства [3]. Но выделенные средства не покрывали потребностей, поэтому основные усилия по-прежнему направлялись на восстановление и благоустройство основных объектов городского хозяйства. Преимущественное внимание уделялось обустройству центральных улиц города. Так, в 1950 г. было реконструировано уличное освещение на проспекте Сталина (ныне проспект Мира),

* Цориева И.Т. – к. и. н., доцент, старший научный сотрудник СОИГСИ.

¹ За свою историю Владикавказ переименовывался неоднократно: в 1931 г. в Орджоникидзе, в 1944 г. – в Дзауджикау, в 1954 г. – вновь в Орджоникидзе. В 1990 г. возвращено первоначальное наименование.

улице Кирова, Привокзальной площади и площади Свободы; положен асфальт на улице Ленина и др. Выделенный в этом году на капитальный ремонт и жилищное строительство в г. Дзауджикау 1 млн руб. позволил провести ряд неотложных мероприятий. В частности, была построена канализация на улицах Ноя Буачидзе, Маяковского, Революции, в Подгорном переулке и некоторых других [4].

Город недолго сохранялся в старых границах. Задачи социально-экономического, культурного развития требовали коренного пересмотра принципов формирования градостроительной политики и функционирования городского хозяйства. Рост промышленного производства потребовал вывода промышленных предприятий из густонаселенных районов центра города. Нуждалась в решении и сложная жилищная проблема, которая особенно обострилась в послевоенные годы в связи с массовым притоком людей, особенно из сельских районов. В большинстве своем горожане жили в коммунальных квартирах, ютились в мало приспособленных для жизни бараках, в подвалах и полуподвалах. Имелась большая потребность в административных, социально-бытовых и культурных объектах.

В 1949 г. началась работа над Генеральным планом реконструкции г. Дзауджикау. Проект планировки и застройки города был разработан Государственным институтом проектирования городов и 1 октября 1953 г. представлен на заседании исполкома Дзауджикауского горсовета. В основу проекта была положена идея реконструкции и развития города с учетом природных условий и сложившейся застройки. Расширение территории города предусматривалось в нескольких направлениях за счет свободных земель.

Генеральным планом строительства новых микрорайонов в северном направлении из исторического центра выводились действовавшие предприятия: мельницы № 1 и № 2, кожевенный, фруктоварочный заводы и др. Здесь началось возведение жилых домов. При этом 70 % построек приходилось на трехэтажные строения, 10 % – одноэтажные, 20 % – четырех- и пятиэтажные [5]. В результате к концу 1950-х гг. северная окраина города изменилась неузнаваемо. Там, где еще несколько лет назад были заросшие бурьяном пустыри и одиноко возвышались корпуса Северо-Кавказского горнометаллургического института, пролегали широкие асфальтированные улицы, поднялись многоэтажные жилые здания. Наряду с жилыми корпусами в северном и северо-восточном районах были построены магазины, предприятия бытового обслуживания, центральная клиническая больница. Возводимые объекты оформлялись в виде архитектурных ансамблей, объединенных вокруг обшир-

ной площади Революции. В центре площади возвышался двадцатиметровый гранитный обелиск – монумент, возведенный в честь китайских добровольцев, воевавших за советскую власть в Северной Осетии. Площадь так и называлась – «Китайская». Описываемый район застраивался в основном в 1950–1960-е гг. Поэтому по нему можно судить об изменении принципов градостроительной политики. Характерные для 1940-х – начала 1950-х гг. «сталинки» сменяются на рубеже 1950–1960-х гг. «хрущевками». Внедрение индустриальных методов строительства жилья кардинально меняло облик города. Типовые жилые дома, возводимые из блоков и панелей, отличались необыкновенной простотой, однообразием и скупостью оформления фасадов.

К середине 1950-х гг. относится начало активного освоения примыкавших к городу территорий в западном и северо-западном направлениях. К началу 1960-х гг. в районе Гизельского шоссе, где прежде стояло несколько одноэтажных кирпичных домов, вырос большой поселок – «Затеречные планы». Он возводился методом индивидуальной застройки рабочими Вагоноремонтного завода, «Электроцинка» и других предприятий города. В обозначенном районе предполагалось расселить одну треть всего населения города, поэтому в последующие годы «Планы» довольно быстро расширялись в сторону Архонского шоссе [6].

Жилищное строительство велось и на южной окраине города. Здесь, в частности, в связи с вводом в эксплуатацию в конце 1940-х гг. Орджоникидзевского завода автотракторного электрооборудования (ОЗАТЭ) был возведен заводской поселок. Но в целом южная окраина планировалась как курортная зона и зона отдыха. На склонах горы Лысой после войны был заложен Орджоникидзевский дендрарий. В 1949–1951 гг. методом народной стройки была построена водная станция. Этот район стал одним из любимых мест отдыха горожан.

Что касается исторически сложившегося центра города, то в середине 1940–1950-х гг. в архитектурном и планировочном отношении он изменился незначительно. Центральная часть города решалась как система площадей и магистралей (проспект Сталина и улица Кирова), связывавшая Дом Советов, Парк культуры и отдыха им. К.Л. Хетагурова, Театральную площадь и площадь Свободы. Последняя с располагавшимся на ней Домом Советов сохранялась в качестве главной площади города.

В 1950-е гг. «головной болью» коммунальных служб было крайне неудовлетворительное состояние дорог. Количество асфальтированных улиц было невелико. На окраинах их не было вообще. В старых районах многие улицы были

выложены булыжником. Нередко после прокладки канализации, водопровода и прочих подземных коммуникаций подрядные организации не спешили своевременно и качественно засыпать тракт, восстановить разрушенные покрытия, что значительно осложняло жизнь горожан [7].

Особенно тяжело приходилось жителям новостроек. «Непроходимые валы мокрой земли», «целые озера» образовывались в «Затеречных планах» на ул. Щорса, Левченко, Костанаева и др. Бездорожье и грязь не просто портили облик окраины. От плохого состояния улиц страдали все. По грязным разбитым дорогам трудно было добираться до школы и работы, до магазинов и мест отдыха. Страдали и водители автотранспорта. Не раз приходилось вытаскивать трактором автомашину, подвозившую продукты к магазину, расположенному на перекрестке улиц Леваневского и Зои Космодемьянской. И такие случаи были не единичные. В надежде на помощь горожане нередко то с возмущением, то с юмором делились историями о своих дорожных злоключениях на страницах республиканских газет. Стихи одной из читательниц опубликовала газета «Социалистическая Осетия»:

*Трактора и день, и ночь
Здесь шумели, громко пели:
По широкой улице
Пусть шоссе красуется...
Но как видно пели зря:
Здесь закрыты все пути.
И без лодки, без плота
Не проехать, не пройти [7].*

По данным на 1958 г., площадь усовершенствованных покрытий в городе (с учетом заасфальтированных улиц, тротуаров, зеленых насаждений) составляла лишь 18 % при средней норме в 50 % от общей площади улиц, тротуаров и площадей [8].

По мере расширения и усложнения городского пространства все большую остроту приобретали вопросы не только обустройства жилых строений, совершенствования дорожно-транспортных коммуникаций, но и улучшения водоснабжения и канализационной системы.

Потребность в воде была велика. В середине 1950-х гг. среднее потребление воды на человека составляло 40 л в сутки при норме 100–150 л. Ввод в эксплуатацию длиннодолинских источников в 1956 г. значительно разрядил остроту нехватки воды в г. Орджоникидзе. Протяженность городской водопроводной сети составила 160 км. Однако из-за неудовлетворительного состояния труб (из-за малых диаметров и их ветхости) немалое количество воды терялось по дороге к потребителю. К тому же водопроводная и канализационные сети на многих улицах вообще отсутствовали. Расстояние от домов до водоза-

борных колонок (в середине 1950-х гг. их насчитывалось 140 штук) в среднем составляло 300 м [9]. Одной из основных причин недостаточного водоснабжения населения города являлось большое потребление воды промышленными предприятиями. На нужды промышленности уходило до 50 % питьевой воды, поступающей в город [8, л. 41,42].

Во второй половине 1950-х гг. были разведаны новые источники водоснабжения в районе Реданта с предполагаемым дебитом 60–70 тыс. куб. м воды в сутки, что в 2 раза превышало дебит существовавших источников. По расчетам специалистов они должны были отчасти снять напряжение в водоснабжении горожан [10].

Пожалуй, не менее сложной проблемой, стоявшей перед жилищно-коммунальными структурами города, являлась неразвитость и несовершенство канализационной сети. Следствием ее был неприятный специфический запах на улицах города, распространявшийся от «выгребных ям» во дворах жилых домов. По мере роста города задача улучшения его санитарного состояния приобретала все более острый характер.

Городская канализационная сеть была введена в эксплуатацию еще в 1936 г. Но протяженность уличной сети была весьма невелика. В 1945 г. она составляла всего 14,5 км. В последующие несколько лет ситуация менялась, но несущественно. В 1956 г. протяженность канализационной сети без главного коллектора и домовых вводов равнялась 30,4 км при длине улиц 180 км. Из 894 тыс. кв. м жилой площади города канализацией были обеспечены лишь 12 %. С середины 1950-х гг. темпы строительства канализационной системы ускорились, однако и в 1960 г. ее протяженность составляла немногим более 60 км [2, с. 467; 10, л. 3].

В перечне основных проблем коммунальщиц города санитарно-гигиенические мероприятия продолжали занимать существенное место. В послевоенные годы на улицах появились специальные поливочные, подметальные и снегоборочные машины. С 1945 по 1959 г. число их выросло с 1 до 41 единицы. Помимо машин, не справлявшихся с необходимым объемом работы, для организации уборки городских улиц использовались и лошади. Количество их в отдельные периоды заметно превосходило число машин. Но в 1959 г. их оставалось уже только 15 [9, л. 9]. Во многих местах города, преимущественно там, где располагался частный сектор жилого фонда, был налажен бесконтейнерный вывоз мусора, в районах же «многоэтажек» устанавливались мусорные ящики [11].

За поддержание чистоты во дворах домов государственного сектора отвечали работники треста по очистке города. За чистотой частных дво-

ров обязаны были следить сами жители. Причем на «недобросовестных частников» милиция имела право наложить штраф. В какой степени подобная мера могла влиять на «сознательность» горожан – неизвестно, но совершенно очевидно, что частные дворы и прилегающие к ним тротуары содержались в большей чистоте, чем так называемые «ЖЭКТовские дома».

С целью поддержания чистоты в городе, особенно в историческом центре, исполкомом Орджоникидзевского городского совета депутатов трудящихся во второй половине 1950-х гг. был принят ряд решений, запрещавших содержание скота в домовладениях центральных и прилегающих к ним улиц, перевозку грузов частным лицам ручными тачками и подводами на ослах в центральной части города. Определялись дополнительные меры по улучшению санитарного состояния города, по переводу улиц на централизованную уборку. Для владельцев гужевого транспорта обязательно предусматривались номерные знаки, а также наличие ящика, совка и метлы для сбора помета с проезжей части улиц. Устанавливались и ограничения движения скорости: для легковых машин – 40 км/ч, для грузовиков – 30 км/ч, в районах школ – 5 км/ч. Нарушителей ждали штраф до 100 руб., предупреждение или исправительно-трудовые работы до 30 суток [12]. Впрочем, строгость установлений нередко смягчалась их неисполнением.

Желанием украсить и облагородить городской ландшафт объяснялось принятое горисполкомом решение «Об охране голубей и приручении их на площадях, скверах, бульварах и парках города» от 12 мая 1958 г. Следует признать, что оно не улучшило санитарное состояние города и нередко было предметом язвительных замечаний «наблюдательных» или «пострадавших» граждан. Потребовались дополнительные меры по поддержанию чистоты, особенно на площади

Свободы. Тем не менее голуби в центре города на долгие годы стали «визитной карточкой», радостью для многих поколений детворы и своеобразным украшением столицы республики.

Немало внимания уделялось озеленению города. Ежегодно весной и осенью на улицах и бульварах высаживались тысячи деревьев, кустарников и множество многолетних цветов. К украшению улиц и дворов привлекались промышленные предприятия, различные учреждения, общественные организации и жители города. Только в 1957 г. за счет средств ВРЗ, ОЗАТЭ, «Электроцинка» и других предприятий и организаций было озеленено 47 улиц, а силами горожан – 41 улица [13]. Эффективным помощником коммунальных служб в благоустройстве города выступали квартальные и домовые комитеты. Они объединяли добровольцев-энтузиастов, которые сажали декоративные и фруктовые деревья (нередко принесенные из своих садов или купленные на собственные средства) на улицах, во дворах домов; устраивали детские площадки и т. д. [14].

Так на протяжении второй половины 1940-х – 1950-х гг. постепенно менялся облик Владикавказа, совершенствовалась и облагораживалась среда обитания жителей. За счет возведения жилых, промышленных, социально-культурных объектов раздвигались границы города, прокладывались новые и ремонтировались старые дороги, совершенствовалась система водоснабжения, расширялась канализационная сеть, улучшалось санитарное состояние. Город становился уютней, чище и удобней для жизни. Масштабные изменения в градостроительной политике, начало массового жилищного строительства в последующие десятилетия значительно изменили и усложнили городскую инфраструктуру. А вместе с тем усложнились и задачи коммунальных служб. Но это уже тема для отдельного разговора...

ЛИТЕРАТУРА

1. *История Северной Осетии. XX век.* – М.: Наука, 2003. С. 402.
2. *Городу Орджоникидзе 200 лет.* – Орджоникидзе: Ир, 1985. С. 262.
3. ЦГА ИГД РСО-А. Ф. 1. Оп. 6. Д. 71. Л. 30.
4. ЦГА ИГД РСО-А. Ф. 1. Оп. 6. Д. 304. Л. 6.
5. ЦГА РСО-А. Ф. 56. Оп. 3. Д. 16. Л. 2.
6. *Социалистическая Осетия.* 1960. 18 марта.
7. *Социалистическая Осетия.* 1960. 4 сентября.
8. ЦГА РСО-А. Ф. 211. Оп. 2. Д. 96. Л. 43.
9. ЦГА РСО-А. Ф. 629. Оп. 5. Д. 44. Л. 6.
10. *Социалистическая Осетия.* 1960. 19 марта.
11. ЦГА РСО-А. Ф. 211. Оп. 1. Д. 31. Л. 11.
12. *Социалистическая Осетия.* 1957. 19 ноября.
13. *Социалистическая Осетия.* 1957. 6 апреля.
14. *История Владикавказа. Сб. док.* – Владикавказ: Ир. 1991. С. 812.