

В.А. САМОГОРОВ

## АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ИНДУСТРИАЛЬНОГО РАЙОНА ГОРОДА КУЙБЫШЕВА – БЕЗЫМЯНКА В 1930–1950-Е ГОДЫ

ARCHITECTURAL AND PLANNING FORMATION OF INDUSTRIAL AREA OF KUYBYSHEV – BEZYMANKA, IN THE 1930s–1950s

*Рассматривается процесс формирования архитектурно-планировочной структуры промышленного района города Куйбышева в русле теоретической концепции 1930-х гг. – социалистического города. Выявляются особенности процесса проектирования и строительства крупнейшего в СССР промышленного узла авиационной отрасли и обслуживающего его жилого района в условиях переходного этапа предвоенного, военного и послевоенного периода. Анализируется сложившаяся застройка района на трех иерархических уровнях организации – промышленно-селитебного района, жилых кварталов, жилых зданий. Определяются архитектурно-композиционные особенности сложившейся городской среды.*

**Ключевые слова:** генеральный план г. Куйбышева 1937 года, сад-город, рабочий поселок, соцгород, промышленный район Безымянка, архитектурно-планировочная структура, промышленный узел

Вторая половина 1920-х гг. в СССР – время разработки программы индустриализации. Решающим фактором ее реализации стала разработка и внедрение государственной градостроительной концепции соцгорода, которая пришла на смену концепциям города-сада, рабочего поселения, урбанизации и дезурбанизации. В отличие от них теория соцгорода основывалась на принципе жесткого прикрепления рабочей силы к местам приложения труда как решающем условии выполнения производственной программы государства. И, как следствие, соцгород создавался как искусственно формируемый продукт нормативного регулирования и распределения. Город стал трактоваться теоретически и возводиться практически исключительно как поселение при производстве. Принципы проектирования соцгородов были изложены в виде планировочных нормативов в Инструкции НКВД за № 184 от 28 мая 1928 г. [1]. Примером реализации концепции соцгорода в 1930-1940-е гг. стал промышленный район города Куйбышева – Безымянка.

### **Общая характеристика района**

Безымянка представляет собой крупный промышленно-селитебный район, расположенный на расстоянии 12 км к северо-востоку от города Самары (Куйбышева), вблизи станции Безымянка. Основой

*The process of forming the architectural and planning structure of the industrial area of the city of Kuibyshev in the mainstream of the theoretical concept of the 1930s. - a socialist city - is considered. The specifics of the process of designing and building the largest in the USSR industrial hub of the aviation industry and the residential area serving it in the conditions of the transitional stage of the prewar, military and post-war period are revealed. The existing building of the district is analyzed on three hierarchical levels of the organization - industrial-residential area, residential quarters, residential buildings. The architectural and compositional features of the existing urban environment are determined.*

**Keywords:** general plan of the city of Kuibyshev in 1937, garden-city, working settlement, social city, industrial area Bezymyanka, architectural and planning structure, industrial center

его формирования стал комплекс авиационных предприятий, эвакуированных из западных районов страны в город Куйбышев в начале 1940-х гг. К 1946 г. в нем проживало более 200 тысяч человек – контингента, состоявшего из эвакуированных, вольнонаемных, военнообязанных, трудообязанных и заключенных. В общих чертах жилой район размещался в границах современных улиц XXII Партсъезда, Карла Маркса, Алма-Атинской и железной дороги. Промышленный район занимал территорию от железной дороги до берега реки Самары. С 13 марта 1942 г. этот район города получил название Кировский район [2].

### **Градостроительные предпосылки возникновения района**

В мае 1928 г., в соответствии с реализуемой градостроительной доктриной социалистического расселения, Самара стала центром вновь образованной Средне-Волжской области, объединившей территорию Самарской, Симбирской, Пензенской, Оренбургской и части Саратовской губерний. С 1929 г. область стала именоваться Средне-Волжским краем. Правительство поставило задачу преобразовать его из аграрного в индустриально-аграрный регион на основе развития энергетической базы, добычи и переработки горючих сланцев, производства строительных материалов, строительства предприятий легкой и тяжелой промышленности.

В 1927-1929 гг. московские архитекторы бюро картоиздательства НКВД В.Н. Семенов и А.А. Галактионов разработали проект планировки и застройки города «Большая Самара» на тридцатилетний расчетный срок – до 1958 г. Для вновь проектируемого крупного промышленного района была предложена линейно-поточная схема организации застройки. Промышленная зона и жилой район разделялись железной дорогой, вдоль которой создавалась санитарно-защитная полоса. Предполагалось, что развитие промрайона начнется со строительства крупного Авиазавода в районе старых каменоломен. Однако, как показали изыскания, этот район оказался не пригоден для застройки капитальными зданиями из-за неблагоприятной гидрогеологической ситуации [3].

Идея строительства крупного индустриального района в Куйбышеве на Безымянке оформилась лишь к середине 1930-х гг. Генеральным планом 1935-1937 гг. в городе предполагалось построить ряд крупных промышленных предприятий – автомобильный завод, мясокомбинат, масло-экстракционный завод, обособленный завод, киркомбинат и др. Транспортный фактор, связь с водой, а также учет санитарно-гигиенических требований к размещению предприятий определили расположение крупнейшей промзоны вдоль железной дороги и реки Самары в районе станций «Безымянка» и «Пятилетка» (рис. 1) [3].

В 1937 г. было принято решение о строительстве крупнейшего в мире Куйбышевского гидроузла на Волге у Красноглинского створа, для чего были созданы рабочие поселки Управленческий и Мехзавод для вольнонаемных рабочих, а также лагеря для заключенных, ставших основной рабочей силой этого строительства. Для обеспечения строительства электроэнергией на Безымянке в 1938 г. началось строительство мощной ТЭЦ. Однако в конце 1930-х гг. от плана строительства гидроузла пришлось отказаться, а Безымянка стала рассматриваться в качестве стратегической площадки индустриального развития города.

#### **Формирование архитектурно-планировочной структуры района**

Населенный пункт под названием Безымянка появился на карте губернии еще в 1875 г., в связи с прокладкой железнодорожной магистрали от Самары в направлении Уфы. Здесь располагался один из разъездов одноколейной линии, получивший свое название по имени протекавшей здесь речки Безымянки. В 1910 г. к северу от станции появился поселок Зубчаниновка, предназначенный для строительства дач работников железной дороги. В 1912 г. в этом месте начал строиться Императорский завод «Сажерез» (Самарский железнодорожно-ремонтный завод). Рядом расположился поселок под названием «Сад-город». Он имел радиальную планировочную структуру, основанную на принципах построения

идеального города-сада Говарда. Участки на территории поселка «Сад-город» были закреплены за заводом «Сажерез» и предназначались для временного барачного и капитального строительства. В 1935 г. предприятие получило название Куйбышевский завод запасных частей (КЗЗЧ).

Ориентируясь на идеи генерального плана Москвы 1935 г. (автором которого был разработчик плана «Большая Самара» В.Н. Семенов), бригада местных архитекторов под руководством А.Л. Каневского в генплане 1935-1937 гг. предложила развивать город, в том числе промышленный район Безымянку, на регулярной планировочной основе, дав ему ансамблевую трактовку. Куйбышевские архитекторы дополнили квартальную застройку системой городских и районных ансамблей.

Общественному центру Безымянской промзоны отводилась важная архитектурно-градостроительная роль, о чем свидетельствуют проекты застройки Безымянки 1930-х гг. – кварталов вдоль 2-й Безымянской магистрали (улица Победы) (арх. А.Л. Каневский, 1935) и Безымянского районного центра (арх. Л.А. Волков, 1939) (рис. 2). На начальной стадии разработки Безымянка мыслилась 4-5-этажной. Однако обстоятельства военного времени вынудили обратиться к более экономичному малоэтажному строительству, что в результате придало пространству Безымянки масштаб города-сада.

Начало капитальному строительству на Безымянке положил квартал завода КЗЗЧ (арх. А.Л. Каневский, Л.А. Волков, 1934). Он состоял из 8 одинаковых жилых зданий секционного типа, 6 из которых и Дом культуры были построены. Участок располагается в границах существующих улиц Победы, Ново-Вокзальной, Калинина и Свободы.

Безымянка, представлявшая на тот момент автономное городское образование, была связана с городом Куйбышевом по железной дороге и Черновскому шоссе (улица Гагарина) с грунтовым покрытием. Для обеспечения удобной связи работающих с предприятиями района в 1941 г. был введен в эксплуатацию трамвайный маршрут №3 от улицы Полевой до площади Кирова, который в 1943 г. был продлен до завода №18 (район современной остановки «Юнгородок»).

#### **Особенности архитектурно-планировочной структуры индустриального района Безымянка**

Особенностью архитектурно-планировочной структуры нового индустриального района стал синтез трех теоретических градостроительных моделей – города-сада, рабочего поселка и соцгорода. Он создавался для реализации важнейшей народнохозяйственной задачи – строительства военно-промышленного авиационного комплекса. «На базе реконструкции существующего города и освоения новой территории по направлению к ст. Пятилетка (б. Безымянка) создается социалистический город Куйбышев, население которого к 1948 г. возрастет до 620000 человек» [4].

Согласно генплану 1937 г. город Куйбышев проектировался как единая архитектурно-градостроительная система, в состав которой вошли исторически сложившийся город и новый индустриальный район Безьямка. Планировочный каркас города составляли промышленные предприятия и промышленные районы, объединенные единой транспортной и инженерной инфраструктурой, зелеными бульварами и скверами, а также формирующимися на этой основе общественными центрами. «Большой Куйбышев» проектировался как соцгород и имел трехчастную иерархию, которой отвечала система общественных центров. Областной, городской и районные центры связывали город в единый архитектурно-градостроительный ансамбль. Наличие общей градостроительной концепции пространственно-планировочного развития города позволило в начале 1940-х гг., в условиях форсированного строительства Безьямки, получить композиционно осмысленное промышленно-селитебное образование.

Район имел регулярный план с кварталами прямоугольной формы, что позволило застраивать их жилыми зданиями согласно общей градостроительной концепции, независимо от ведомственной принадлежности. Жилые кварталы разных предприятий были по сути рабочими поселками, упакованными в форму кварталов, с единой транспортной, инженерной инфраструктурой и системой культурно-бытового обслуживания. Жилье представлено тремя группами зданий – индивидуальной застройкой с приусадебными участками, 2-этажными 8-, 12-, 18-квартирными зданиями и 4–5-этажными жилыми домами секционного типа по главным транспортным магистралям. Малоэтажный характер застройки, обилие скверов, парков и зеленых бульваров позволяют говорить о внешнем сходстве этого района с городом-садом послереволюционного периода.

Совмещая в себе качества города-сада и конгломерата ведомственных рабочих поселков в форме жилых кварталов, Безьямка реализовала в своей структуре архитектурно-градостроительную модель соцгорода. В этом и заключалось основное отличие этого поселения при крупном промышленном узле, основанного на принципе ведомственно-государственного подчинения, от модели города-сада как индивидуально-кооперативного образования. Его назначение и особенности функционирования были полностью определены задачами промышленного производства. Архитектурно-планировочная структура жилого района подчинена главной идее – связи с предприятиями, которая выявлялась архитектурно-композиционными средствами – акцентированием главных магистралей и площадей повышенной застройкой, попутным размещением зданий административного и культурно-бытового обслуживания, оформлением предзаводских зон зданиями заводоуправлений.

### **Промышленный узел предприятий авиационной отрасли**

Приближение Великой Отечественной войны изменило планы развития города. Куйбышеву отводилось важное место в обеспечении обороноспособности страны. Строительство Куйбышевского гидроузла было остановлено, а начавшееся в 1938 г. строительство Безьямской ТЭЦ стало главным фактором формирования нового промышленного района.

Анализ ситуационной схемы в проекте Безьямской ТЭЦ 1938 г. показал, что на начало ее проектирования планировка промрайона Безьямка и города в целом была прорисована в красных линиях застройки жилых кварталов, с акцентированием центральных площадей общественной застройки. Планировка промышленного узла принципиально была решена, определены основные магистрали и предзаводские территории. Территория промышленного узла делилась на промышленные кварталы. Было определено место для размещения Завода тяжелых автомашин и зарезервирована территория под перспективное промышленное строительство. Именно эти резервные площадки и стали в ближайшем будущем местом дислокации эвакуированных предприятий [5].

28 августа 1940 г. было принято постановление Комитета Обороны при СНК «О строительстве заводов самолето- и моторостроения» [6]. Согласно ему в Куйбышеве в районе станции Безьямка началось строительство трех авиазаводов. Для реализации этого проекта на базе Управления Строительства Гидроузла было организовано Управление Особого строительства НКВД СССР (Особстрой), которому предписывалось осуществить промышленное строительство авиационных заводов, а также возведение жилого поселка с транспортной, инженерной инфраструктурой и объектами социально-бытового обслуживания. Для обеспечения строительства дешевой рабочей силой был организован исправительно-трудовой лагерь Безьямлаг.

В новом промышленном районе Куйбышева Управление особого строительства НКВД СССР за один 1941 г. построило: самолето-строительный завод № 122 (на базе эвакуированного из Москвы завода № 1 им. И.В. Сталина); самолето-строительный завод № 295 (на базе эвакуированного из Воронежа завода № 18 им. Ворошилова); моторостроительный завод № 337 (на базе эвакуированного из Москвы завода № 24 им. Фрунзе); аэродром; заводы № 454 и № 145, производящие вооружение самолетов; завод № 305, изготавливающий нормали; завод № 35, производящий пропеллерные винты; завод № 1 Оргавиапрома, выпускающий пневматическое оснащение самолетов; первую очередь Безьямской ТЭЦ мощностью 50 тыс. кВт; механический завод по изготовлению бронекорпусов для самолетов «Ил» и бронекорпусов для танков; специальный цех Наркомата вооружения на территории паровозно-ремонт-

ного завода им. Куйбышева (КЗЗЧ). Всего введено в эксплуатацию около миллиона квадратных метров производственных и жилых площадей [7, 8].

Ведомством, определявшим развитие Безымянского промузла, был Наркомат авиационной промышленности (Н.К.А.П.). Проект планировки района был разработан в Гипроавиапроме совместно с местными архитекторами под руководством главного разработчика генплана города А.Л. Каневского, которого назначили начальником представительства Гипроавиапрома [9].

### Особенности архитектурно-планировочной структуры жилого района

Широкомасштабное промышленное строительство повлекло за собой огромное по масштабам строительство жилья для рабочих и инженерно-технических рабочих, а также для эвакуированных граждан. Только за первые полгода население Куйбышева увеличилось с 390 до 529 тысяч человек. Рядом с новыми заводскими корпусами появились кварталы жилой застройки. За годы войны небольшой рабочий поселок при железнодорожной станции превратился в крупный промышленно-селитебный район города с собственной бытовой и культурной инфраструктурой.

В Кировском районе жилищное строительство велось кварталами. Застройка велась комплексно, с объектами культурно-бытового обслуживания – школами, детскими садами и яслями, столовыми, магазинами, банями и другими объектами. Жилые дома обеспечивались водопроводом, канализацией, теплофикацией и электроосвещением. Главная магистраль Кировского района – Кировское шоссе была застроена 2-этажными зданиями. 2-я Безымянская улица (проспект Победы) застраивалась 4–5-этажными жилыми домами. Общая площадь застройки в этом районе на 1947 г. составила 150 га с жилой площадью более 200 000 м<sup>2</sup> [10]. Архитектурное качество возведенных зданий было достаточно высоким. Некоторые из построенных жилых домов на Кировском шоссе получили премии на республиканских архитектурных конкурсах 1945 и 1946 гг. за высокое качество архитектурно-строительных работ.

Планировочная структура жилого района сформирована на основе прямоугольной сетки улиц, укрупненными кварталами с размерами сторон в плане 300x350 м и площадью около 10 га. Планировочный каркас образовали 2-я Безымянская улица (с 4 августа 1949 г. улица Победы) и Кировское шоссе. Улица Ново-Вокзальная должна была связать жилой район с новым железнодорожным вокзалом в районе станции Безымянка.

В 1940 г. Московским отделением сектора планировки и инженерного оборудования института «Горстройпроект» Наркомстроя СССР было выполнено два проекта – проект детальной планировки кварталов № 613, 634, 657 и проект детальной планировки кварталов № 707, 709, 710, 711 поселка строителей

Н.К.А.П. В соответствии с ними велось жилищное и культурно-бытовое строительство [3].

Кварталы № 613, 634, 657 размещаются в границах существующих улиц Победы, XXII Партсъезда, Свободы, Ново-Вокзальной и имеют размеры в плане 336x350 м (рис. 3). В продольном направлении они разделяются бульваром, а в поперечном – скверами. На пересечении бульвара и скверов запроектированы школы на 880 и 440 человек. В результате в каждом квартале образовались по четыре жилых двора с детскими садами на 150 детей, яслями на 120 детей и хозяйственными постройками внутри. Запроектирован гараж на 20 автомобилей. По периметру кварталов располагается 4-5-этажная застройка, внутри – 2-этажные здания. Со стороны улицы Победы в первых этажах жилых домов расположены объекты социально-бытового обслуживания, а также отдельно стоящий кинотеатр на 800 мест. В кварталах № 634 и 657 со стороны улицы Победы организованы зеленые курдонеры. Площадь застройки кварталов составляет 10; 11,6 и 11,8 га. Расчет жилой площади производился по двум вариантам, исходя из нормы жилой площади 9 и 6 м<sup>2</sup>/чел. Соответственно плотность заселения в среднем составляла 450 чел./га – по первому варианту и 660 – по второму.

Кварталы № 707, 709, 710, 711 по второму детальному проекту планировки располагаются на пересечении 2-й Безымянной улицы (улица Победы) и Кировского шоссе. Квартал № 710 располагается между современными улицами Победы, Воронежской и Краснодонской, а кварталы № 711, 709, 707 располагаются вдоль проспекта Кирова, между улицами Победы и Юных Пионеров (рис. 4).

В квартале № 710 со стороны улицы Победы организован зеленый курдонер с Клубом строителей. Параллельно улице Победы продольный бульвар делит квартал на две части. В результате внутри квартала организованы 5 жилых дворов. Застройка кварталов периметральная. На улице Победы выходят 4–5-этажные жилые дома. В структуре квартала размещаются школа на 880 учащихся, два детсада по 100 детей, два детсада по 120 детей, баня на 180 мест, прачечная, котельная, трансформаторная, сараи, торговые ларьки. Внутри кварталов располагаются 2-этажные жилые дома на 12 и 18 квартир, рядовые и угловые. Вся застройка запроектирована на основе типовых решений.

В кварталах № 711, 709, 707 со стороны проспекта Кирова организованы зеленые курдонеры, которые делят их на две жилые группы, в каждой находятся детские сады и ясли, хозяйственные постройки. Жилые дома – 2-этажные, запроектированы на основе рядовых, угловых и П-образных секций, имеют по 12 и 18 квартир. В квартале № 711 запроектированы поликлиника на 250 мест, столовая на 200 мест, спортплощадки. В квартале № 709 также имеется столовая на 200 мест. В кварталах запроектированы водопровод и канализация.

К 1941 г. было построено несколько десятков 2-этажных домов в районе между современными улицами Победы, Юных Пионеров, проспектом Кирова и Воронежской. Вдоль улицы Победы построено три 4-этажных дома с почтой, филиалом универмага, магазином, ателье. В 1942 г. начали работать школы № 36, 83, 84 и открыта первая типовая больница вместимостью на 100 коек, ставшая Центральной больницей Кировского района.

В планировке района выделяются две ключевые магистрали, получившие ансамблевую трактовку – улица Победы (2-я Безымянная улица) и проспект Кирова (Кировское шоссе). Кировское шоссе было сформировано 2-этажной застройкой с классическими фасадами, оно имело широкий поперечный профиль с бульварами по сторонам от проезжей части. Улица Победы, соединившая Безымянку с историческим центром, застроена 4-5-этажными капитальными домами и получила ансамблевую трактовку.

На пересечении Кировского шоссе и улицы Победы запроектирован районный центр – площадь им. Кирова с Домом культуры. Кварталы Безымянки строились быстро, важнейшими факторами были простота, экономичность и доступность материалов возведения. Широко распространены как деревянные дома – срубовые и каркасно-засыпные с оштукатуренными фасадами, так и капитальные – шлакоблочные и кирпичные. Строительство велось на основе типовых проектов.

Что касается творческих установок архитекторов рассматриваемого периода, можно привести ряд цитат, характеризующих их особенности. «Пользуясь методом социалистического реализма, архитекторы должны продолжить борьбу за подъем идейного уровня советской архитектуры, повышение архитектурного мастерства, за высокое качество строительства. Эти важнейшие задачи стоят перед всем архитектурным фронтом нашей страны, перед архитектурной общественностью нашего города» [10]. Безымянка была новым развивающимся районом – соцгородом, где эти принципы были реализованы наиболее полно. И еще: «Архитекторам города Куйбышева придется решать и основные архитектурно-композиционные задачи: выявить, детально разработать и застроить наиболее важные стержневые магистрали города, придав им особо акцентированное архитектурно-пространственное выражение. ... архитекторы должны более решительно добиваться законченных и полноценных архитектурных ансамблей и комплексной застройки основных звеньев города» [10]. В соответствии с этими основными принципами: методом социалистического реализма, комплексным подходом к строительству и ансамблевым видением были реализованы главные ансамбли Безымянки – застройка Кировского шоссе, улицы Победы, площади Кирова с Домом культуры.

На предзаводской территории завода им. Фрунзе построили Дом культуры «Мир».

Выводы. Предложенная авторами генплана 1937 г. регулярная планировка стала инструментом бесконфликтного развития нового промышленного района в условиях не полностью оформившихся градостроительных приоритетов и ведомственных интересов многочисленных промышленных предприятий. Всесоюзными проектными институтами в кооперации с местными архитекторами обеспечен высокий профессиональный уровень проектных архитектурно-градостроительных решений. Несмотря на тяжелые условия военного времени, кварталы были построены в комплексе со всеми элементами благоустройства. Строительство новых жилых кварталов велось с применением наиболее экономичных материалов. Городской район Куйбышева – Безымянка, представляет собой архитектурно-градостроительный феномен, отразивший в своей структуре противоречия и новаторские достижения советского градостроительства сталинской эпохи, и построен в соответствии с концепцией соцгорода. В его архитектурно-планировочной структуре прочтываются черты трех градостроительных концепций, отразивших сложный поиск модели социалистического города – города-сада послереволюционного времени, рабочих поселков 1920-1930-х гг. и соцгорода. Эта многослойность определена постоянно меняющимися приоритетами государственной политики страны на этапах предвоенного, военного и послевоенного строительства. К числу новаторских идей, раскрывающих содержание реализованного района Безымянка как социалистического города, следует отнести: концепцию промышленно-селитебного района с комплексом обслуживающих объектов; концепцию промышленного узла как комплекса предприятий, объединенных технологической последовательностью и конечными результатами производства; регулярную планировку, ставшую условием рационального развития района в экстремальных условиях; реализацию схемы линейного развития промышленной и селитебной зон вдоль железной дороги, обеспечившую возможность территориального роста и пешеходную доступность предприятий при отсутствии развитого общественного транспорта; иерархическую структуру поселения, позволившую четко организовать функции управления, распределения и обслуживания населения на уровне района, жилого квартала, жилого дома; внедрение идеи укрупненного жилого квартала с обслуживающими объектами; внедрение принципа сетевого культурно-бытового обслуживания рабочих; внедрение передового опыта типового проектирования жилых объектов; реализацию принципа архитектурно-градостроительного ансамбля.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Меерович М.Г.* От городов-садов к соцгородам: основные архитектурно-градостроительные концепции в СССР (1917 – первая половина 1930-х гг.): дис. ... доктора архитектуры. М., 2015. 926 с.

2. *Ерофеев В.* Рабочая Безымянка // Волжская коммуна. 2011. №47. С. 9.

3. *Синельник А.К., Самогоров В.А.* Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов / СГАСУ. Самара, 2010. 480 с.

4. *Ефремов С.К.* Новый город Куйбышев // Волжская коммуна. 1935. 30 марта.

5. Технический архив БТЭЦ. Общая пояснительная записка // Н.К.Т.П. Главэнерго, Теплоэлектропроект, 1938. ГА РФ. Ф. р. 8418. Оп. 28. Д. 121. Л. 109.

6. Куйбышевская область в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Документы и материалы. Самара: Самарский дом печати, 1995. Документ № 43.

7. Куйбышев на немецких картах и аэрофоснимках [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://honzales.livejournal.com/43051.html> (дата обращения: 18.03.2018).

8. *Самогоров А.В., Самогоров В.А.* Образ города Куйбышев в проектах архитекторов второй половины 1930-х годов // Вестник Волжского регионального отделения: сб. науч. тр. Вып. 18 / отв. ред. В.Н. Бобылев. Н. Новгород: ННГАСУ, 2015. С. 83.

9. Архитектура города Куйбышева и области / под ред. Э.И. Дрейзина, И.Л. Шафрана, А.И. Матвеева, С.В. Ананченко, А.Л. Каневский, П.А. Парамонова. Куйбышев: ОГИЗ, 1947. 46 с.

Об авторе:

**САМОГОРОВ Виталий Александрович**

кандидат архитектуры, профессор, заведующий кафедрой архитектуры

Самарский государственный технический университет

Академия строительства и архитектуры

443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194,

тел. (846) 339-14-91;

E-mail: samogorov@mail.ru

**SAMOGOROV Vitaly A.**

PhD in Architecture, Professor, Head of the Architecture Chair

Samara State Technical University

Academy of Civil Engineering and Architecture

443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194,

tel. (846) 339-14-91

E-mail: samogorov@mail.ru

Для цитирования: *Самогоров В.А.* Архитектурно-планировочное формирование индустриального района города Куйбышева – Безымянка в 1930–1950-е годы // Градостроительство и архитектура. 2018. Т. 8, №2. С. 89-94. DOI: 10.17673/Vestnik.2018.02.15.

For citation: *Samogorov V.A.* Architectural and Planning Formation of the Industrial Area of Kuibyshev-Bezmyanka in the 1930s-1950s // Urban Construction and Architecture. 2018. V.8, 2. Pp. 89-94. DOI: 10.17673/Vestnik.2018.02.15.