

DOI: 10.47026/1810-1909-2023-3-73-84

УДК 94(47+57:73+4)"1945/":351.778.532

ББК Н711-00(2)63 + Н711-00(3)63

А.Е. КУДРЯВЦЕВ

РЕШЕНИЕ ЖИЛИЩНОЙ ПРОБЛЕМЫ В СССР, США И ЕВРОПЕ ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

Ключевые слова: послевоенное восстановление, жилищное строительство, реконструкция городов, развитие инфраструктуры, решение жилищного вопроса.

Актуальность статьи обусловлена постоянной потребностью человека в более качественном и комфортном жилье, удобной городской среде. Исторически мы часто обращаемся к прошлому опыту решения жилищной проблемы в нашей стране, часто не уделяя внимания способам, которыми пользовались другие страны. Представленная статья призвана заполнить этот пробел.

Целью исследования является рассмотрение и сравнение процесса послевоенного восстановления жилья в СССР, США и Европы на примере Франции. Это позволяет выявить положительные и отрицательные стороны различных подходов к городскому планированию.

Материалы и методы. Представленная статья подготовлена на основе изучения научной литературы, архивных материалов, периодической печати. В основу исследования положены общедоступные источники, в том числе иностранные, некоторые из них переводятся впервые. При этом использованы как общенаучные, так и частные методы исторического исследования: конкретно-исторический метод, сравнительного анализа.

Результаты исследования. В статье раскрывается история развития и показываются разные способы решения жилищных проблем, возникших в результате Второй мировой войны в государствах с разным состоянием экономики и политическими системами, на момент окончания войны.

Выводы. Каждому городу, в каждой стране свойственны те или иные проблемы. В каждой конкретной ситуации в разные исторические периоды меняются только набор этих проблем, их глубина и острота проявления. Для успеха в решении данных проблем важно уметь анализировать и обобщать опыт разных стран, видеть положительные и отрицательные стороны в их решениях и использовать комбинации лучших методов.

Актуальность темы определяется тем, что городская среда и инфраструктура городов в целом не только формируются под влиянием культуры, исторических событий и административных решений, но и сами формируют мироощущение, влияют на культуру, настроение и даже на художественный вкус и привычки людей, взаимодействующих с элементами среды, т.е. на жителей городов.

Как выяснили на практике архитекторы СССР эпохи авангарда, человек готов менять некоторые жизненные привычки в соответствии с видениями архитекторов, но эта готовность ограничивается общественной жизнью, с вмешательством и навязыванием новых правил в частной жизни люди мириться не готовы. «Архитектор тщательно проектирует структуру жилого района и квартала, планировку дома и квартиры, оборудование кухни и санузла. Всё это только до той черты, где архитектор начинает реконструировать быт» [7. С. 705]. Несмотря на то, что архитектура авангарда оказалась только лишь смелым экспериментом и поиском нового архитектурного лица молодого Советского государства, результаты этого эксперимента не были забыты. Опыт, полученный при строительстве и эксплуатации этих объектов, в дальнейшем учитывали при реализации планов по массовому обеспечению жильём граждан.

Подход к обеспечению жильём в СССР достаточно широко изучен, и многим в большей или меньшей степени знаком, так как этот процесс затронул подавляющее большинство семей постсоветских стран, но как в то же самое время решали эту проблему за рубежом? Какая ситуация сложилась в разных странах после войны? Было ли что-то общее в подходах к развитию жилищного строительства и инфраструктуры? Имело ли место заимствование опыта при решении данного вопроса? В своей работе я постараюсь ответить на данные вопросы, опираясь как на статистические данные, так и на материал, позволяющий раскрыть конкретно-бытовой аспект проблемы.

Цель исследования. Тема обеспечения населения жильём достаточно обширна и требует отдельного исследования. Задача данной работы – выявить и проследить основные градостроительные принципы решения жилищной проблемы в СССР, США и Европе (на примере Франции), провести сравнительный анализ. Хронологические рамки исследования охватывают период с конца 40-х до 60-х гг. XX в.

Материалы и методы. Представленная статья подготовлена на основе изучения научной литературы, архивных материалов, периодической печати. В основу исследования положены общедоступные источники, в том числе иностранные, некоторые из них переводятся впервые. При этом использованы как общенаучные, так и частные методы исторического исследования: конкретно-исторический метод, сравнительного анализа.

Результаты исследования. Во время Великой Отечественной войны города, находившиеся в зоне боевых действий или захваченные оккупантами, столкнулись с серьезными трудностями. Эвакуация предприятий и населения в восточные районы привела к расширению экономической базы тыловых городов, но также вызвала проблемы в их развитии и функционировании. Было решено размещать эвакуированные заводы на месте маленьких поселений, что привело к возникновению новых городов. Регионы, такие как Урал, Южная Сибирь, Поволжье и Европейский Север, мобилизовали внутренние резервы для поддержания страны.

«За время с 1942 по 1945 г. было образовано 55 новых городов, которые по районам распределились следующим образом: Урал – 31, Западная Сибирь – 6, Восточная Сибирь – 5, Волго-Вятский район – 5, Европейский Север – 4, Поволжье – 2, Центр – 1, Дальний Восток – 1» [5. С. 295].

Начиная с лета 1945 г. и в течение всего следующего десятилетия последствия Великой Отечественной войны ощущались почти во всех сферах советской жизни. Победа досталась непомерно высокой ценой. Огромные участки территории, в том числе некоторые из наиболее урбанизированных и экономически развитых регионов Советского Союза, лежали в руинах [11. С. 493]. Во многих городах базовая инфраструктура, поддерживавшая городскую жизнь, находилась на грани краха. Общий городской жилищный фонд в 1945 г. составлял около 200 млн кв. м по сравнению с 270 млн кв. м в 1940 г., была потеряна примерно четверть жилой площади, достаточная для размещения примерно 25 млн человек [11. С. 494].

Советский Союз в отличие от европейских стран не мог рассчитывать на кредиты вроде «Плана Маршалла», приходилось восстанавливать экономику за счет внутренних ресурсов. В Европе приоритетными к восстановлению были жилые районы, в СССР начали с восстановления промышленных предприятий, работа которых позволит перезапустить экономику и это позволит улучшить уровень жизни граждан [11. С. 510].

В 1950-е гг. очевидным стало возникающее противоречие между увеличивающейся необходимостью населения в жилье и устаревшими методами его строительства. После Великой Отечественной войны народ стал осознавать свою силу и ждал улучшения своего уровня жизни. Социальные потребности в жилье неуклонно росли, что отразилось на объемах строительства и качестве возводимых домов. Увеличение требований к жилью соответствовало социально-экономическому развитию страны, изменению быта и образа жизни советских людей. Жилье старой застройки уже не соответствовало этим требованиям, а коммунальное расселение так и оставалось социальной проблемой, вызывающей жилищный кризис.

Частное малоэтажное строительство в СССР не получило такого масштабного развития как многоэтажное домостроение, здесь свою роль сыграла возможность тиражирования домов и их производства на домостроительных комбинатах в контролируемых заводских условиях, что позволяло гарантировать их качество. Но существовали даже типовые проекты для застройки частного сектора, которые довольно активно использовали для строительства в зонах страны с более-менее теплым климатом. Такая застройка велась чаще всего в небольших населенных пунктах, а города старались застраивать как минимум 2-3-этажными многоквартирными домами, поскольку это в условиях послевоенного восстановления городов было гораздо дешевле и быстрее. Дешевле в том числе и потому, что компактное расселение сотен семей понижает затраты ресурсов на строительство дорог, водопровода, канализации и линий электропередач. Забегая вперед, можно сказать, что в послевоенной Европе данная концепция нашла свое широкое применение.

Один из самых распространенных типов жилья в нашей стране – панельные дома – восходит своими корнями к Франции, что может показаться невероятным. Впервые в СССР эта технология появилась благодаря заинтересованности Н.С. Хрущева в новых зарубежных разработках. Он поощрял советские делегации в изучении новинок за границей, и после одной из таких поездок председатель Госстроя СССР Владимир Кучеренко доложил Хрущеву о французских панельных зданиях. Эта идея панельного домостроения понравилась Хрущеву, и он захотел внедрить ее в стране, чтобы строить дома быстрее и дешевле. «Советский Союз закупил у Франции для производства панелей первую технологическую линию по выпуску панелей, а потом заключил договор с фирмой Камю о строительстве в Баку и в Москве лицензированных заводов по изготовлению панелей для сооружения различных типов пятиэтажных домов» [2. С. 215].

В СССР советские архитекторы начали изменять иностранные проекты с учетом местных условий. Однако факт, что эти проекты были иностранными, не публиковался широко. В качестве «отца» массовых серий домов в СССР обычно называют архитектора Виталия Лагутенко.

В период с 1950-х по 1960-е гг. в СССР были созданы два градостроительных проекта расселения: Новый элемент расселения (НЭР) и микрорайонная застройка. Только микрорайоны получили широкое распространение, и до сих пор можно наблюдать их во многих городах постсоветского пространства, в то время как НЭР остался лишь утопией. Однако оба проекта повлияли на градостроительство не только в Советском Союзе, но и в других странах. Внедрение способов крупнопанельного домостроения в СССР в 1960-х гг. сильно способствовало массовому строительству и созданию микрорайонов. В эти годы возникали новые

науки, такие как кибернетика и биоинформатика, которые, по замыслу амбициозных архитекторов, должны были найти свое применение в повседневной жизни людей, в том числе и в архитектуре. Эта тенденция отразилась в эскизах группы НЭР, архитекторы которой предлагали разделить между собой жилые зоны и инфраструктуру, тогда как микрорайоны их, наоборот, объединяли [5. С. 72, и др.].

«Группа видела тупик в постоянно растущих городах, потому архитекторы предложили мир фиксированных городских ячеек на 200 тысяч жителей – новых элементов расселения (НЭР), которые бы не расширялись, а при необходимости просто возникал новый город» [4].

Поскольку НЭР был концепцией, которая разделяла инфраструктуру города и его жилые районы, авторы концепции видели в этом потенциал для использования во всей стране и даже мире, они обладали глобальным мышлением. Эта концепция не была реализована, но предоставила ценный материал исследований для современных урбанистов [6].

В отличие от концепции НЭР микрорайонная застройка сочетает в себе жилые здания и инфраструктуру. Развитие идеи микрорайона является наследием проектов «жилого квартала», которые появились в США в 1920-х гг., данную идею развивал урбанист Кларенс Перри, его проект предполагал островки застройки между дорогами для машин, содержащие в себе жилье до 5000 человек, включая церкви, школы, магазины и общественные здания. В советские микрорайоны также входили важные элементы инфраструктуры, такие как: инженерные коммуникации, детские сады, школы и поликлиники. С течением времени структура микрорайона становилась все более сложной, модифицировались архитектурные требования, актуализировались строительные нормы и правила, по которым микрорайон формируется, исходя из размеров домов, ширины проездов и количества проживающих людей [3. С. 116].

Микрорайоны с течением времени стали более крупными. Новые районы, созданные в 1980-х гг., имели более высокие здания и занимали большую площадь, чем экспериментальные «Новые Черемушки», проект которых был реализован в 1950–1960-х гг. Применяемая технология индустриального домостроения требовала высокой степени контроля и отчетности, что создавало сложные структуры, которые зачастую становились запутанными. Как результат, часто инфраструктура не успевала за темпами жилого строительства.

Как и в странах Запада, введение типовых и индустриальных методов строительства домов стало актуальным из-за необходимости быстрого восстановления жилого фонда после войны. В 1949 г. Госстройпроект издал исследование по типовому проектированию, которое было настолько обширным, что позволило перейти к массовому строительству по типовым проектам. «Принятие серийного метода типового проектирования (создание серий типовых проектов, единых по характеру архитектуры) и его применение по всей территории страны позволило быстро восстановить жилой фонд» [8. С. 185].

Подходы к градостроительству в Соединенных Штатах отличаются от других стран. Несмотря на то, что США является родиной небоскребов, здесь практически нет массового многоэтажного жилищного строительства и плотной жилой застройки, характерной для Европы. Вместо этого преобладают индивидуальные дома для семей и низкая плотность застройки. Новые жилые комплексы также имеют небольшую высоту, средняя высота составляет от 2 до 5 этажей. Большинство населения проживает в пригородах в частных районах.

Спальные районы, которые существуют в США в настоящее время, начали формироваться еще в 1800-х гг. и закончили свое формирование

к 1960-м гг. С того времени они почти не изменились, хотя архитектура домов, их размеры и масштабы новых районов изменились.

Всё развитие строительства городов в США можно чётко увязать с развитием технологий транспорта и строительством дорог, не зря про американцев говорят «нация на колёсах».

В 1850-х гг. возник первый импульс для развития частного жилья в США, когда железнодорожные сети стали распространяться по всей стране. В то время промышленные здания были построены в непосредственной близости от жилых домов, и чтобы добраться до нужной точки, жители были вынуждены пользоваться услугами извозчиков. Богатые люди не хотели жить в окружении грязных городов и фабрик, поэтому железные дороги начали строить станции в пригородах, а сеть пригородных поездов быстро расширялась. Например: «Вокруг Бостона к 1860-м годам находилось около 80 станций в радиусе 30 км от города. В других больших городах ситуация была схожая. Площадь городов начала постепенно увеличиваться» [9. С. 16].

В дальнейшем интенсивность развития только возрастала, так в первой четверти 1900-х гг. наступила следующая стадия развития жилых районов благодаря изобретению автомобиля и трамвая. Трамвай стал новым средством передвижения. «К 1900 году в городах США появилось около 35 000 км трамвайных путей, а всего за 10 лет эта цифра увеличилась до 55 000 км» [9. С. 18].

Трамвай стал еще одной причиной для развития пригородного строительства. За 10–15 км от города земля стоила копейки, что позволило обычным рабочим заводов и фабрик приобретать большие участки земли. Это привело к тому, что значительная часть рабочего класса переехала в пригородные районы, где они могли себе позволить приобрести частный дом. Фактически трамвай способствовал этому процессу.

К середине 1920-х гг. американцы массово начали использовать автомобили. Это подтверждают данные Федеральной Транспортной Ассоциации: «В 1900 году на территории США было всего 8 тысяч автомобилей, в 1910 – уже полмиллиона, а к 1920 году число автомобилей достигло 10 миллионов, в 1930 году оно выросло до 27 миллионов» [12. С. 76].

Автомобилизация вызвала еще более интенсивное развитие пригородных районов. Развитие дорожной инфраструктуры позволило архитекторам осваивать новые пригородные земли для строительства спальных районов [9. С. 23].

В США набирало популярность движение «Прекрасный город», которое возглавляли видные архитекторы и инженеры. Оно представляло собой концепцию планирования города, включающую в себя не только саму городскую застройку, но и соответствующую инфраструктуру, вроде дорог, мостов, парков и школ. Важным элементом такой концепции было выделение специального внимания транспорту. В соответствии с данными представлениями в центре города планировалась высокая плотность, здесь находились небоскребы. От них расходились автомагистрали с ограниченным доступом, позволявшие автомобилям ездить без остановок. Для транзита же машины выбирали кольцевые дороги, соединявшие автобаны между собой. Автомагистрали связывались со светофорными улицами, к которым примыкали обычные улицы и спальные районы с множеством зданий и заведений. В это же время появилась и пропагандировалась идея проектирования скоростных автомагистралей в городах с учетом растущего потока автомобилей.

К началу 1940-х гг., несмотря на неустойчивость в ситуации в Европе, в США сохранялась стабильность. Однако военные ведомства задались вопросом

быстрой перевозки грузов внутри страны, в частности перевозки сырьевых материалов, которые были необходимы для различных заводов. Главными вызовами были наличие двух потенциальных фронтов и необходимость возможной перевозки грузов через всю страну с запада на восток. Несмотря на то, что железная дорога была хорошим вариантом, данный способ передвижения был довольно длительным, поэтому были необходимы хорошие дороги для быстрого передвижения военных конвоев.

К в 1941 г. президент Рузвельт создал комитет, который занимался вопросами создания скоростных автострад между штатами. Он поставил перед комитетом первую задачу – разработать план развития единой системы скоростных автострад по всей стране после окончания войны. Через два года после создания комитета был представлен доклад, в котором было указано, что для успешного развития страны необходимо построить 64 000 км скоростных автострад в срочном порядке. В 1944 г. был принят Национальный акт по строительству автострад [9. С. 18].

Из-за недостатка средств, необходимых для работ, правительство не могло выделить необходимую сумму денег. Каждый штат сам старался найти средства на строительство в своем бюджете. Некоторые использовали деньги с платных дорог, другие продавали публичные облигации, а еще кто-то собирал добровольные пожертвования. Некоторые выходили из ситуации, используя несколько способов сразу.

Однако после окончания Второй мировой войны доля федерального правительства в оказании помощи штатам увеличилась с 50% до 65%. Кроме того, «акт дорожного строительства 1956 г. полностью профинансировал строительство дополнительных 58 000 км скоростных межштатных автострад и реконструкцию 8 000 км дорог внутри крупнейших городов для повышения пропускной способности» [9. С. 24].

Благодаря богатому населению и развитой дорожной инфраструктуре в США после Второй мировой войны архитекторам и строителям были доступны любые земли для застройки без ограничений. Несмотря на большое население страны, не было необходимости в высотной застройке и быстром восстановлении разрушенного жилья. Благоприятная экономическая ситуация и бэби-бум также способствовали строительству частных районов и спросу на собственное жилье. К 1950-м гг. дорожная система в США практически полностью сформировалась в том виде, в котором она есть сегодня.

«После войны рынок недвижимости уверенно пошел вверх. Уже между 1941 и 1944 годами по программе поддержки ветеранов только в пригороде Лос-Анджелеса было построено 2 300 домов для ветеранов войны. Ну а после 1948 года, с принятием поправок к «Национальному акту домостроения» строители получили огромный поток финансирования для нового строительства, а население – хорошую сделку по ипотеке. Все остались довольны» [9. С. 29].

В связи с началом массовой планировки и строительства новых районов застройщиков беспокоила проблема определения ценности земли. Никто не желал начинать строительство рядом с потенциально нежелательным объектом, таким как свалка или производственный комплекс. Для решения этой проблемы несколько крупных застройщиков создали «Национальную коллегия недвижимости», которая представляла их интересы в переговорах с местными строительными организациями. «Благодаря этому сотрудничеству, коллегия достигла значительного успеха в определении зон использования земли во многих районах крупных городов» [9. С. 27].

После решения вопроса зонирования в городе компании приступили к осуществлению зонирования на своих участках, как владельцы земли, разрабатывая свои собственные планы зонирования для создания привлекательного облика города и защиты будущих владельцев домов от нежелательных факторов [9. С. 33].

Следует сказать, что недостатки данной политики стали особенно заметны в наше время, современные американские города представляют собой очень большую площадь одноэтажной застройки и парковочных зон с резко выделяющимися небоскрёбами в деловом центре города. Такое зонирование делает районы города негибкими в условиях изменений экономики и социальных привычек населения (например, к тенденции не покупать дом, а арендовать квартиру или апартаменты). Удивительно, но площадь зон, предназначенная для строительства домов, на одну семью во многих городах составляет 70 и более процентов: Миннеаполис – 70%, Лос-Анджелес – 75%, Чикаго – 79%, Сиэтл – 81% [10]. Американские города оказались неприспособленными для перемещения пешком, часто инфраструктура для пешеходов отсутствует, так как многие годы всё внимание уделялось автомобилям.

Ограничения, вводимые архитекторами, относятся не только к строительству, но и к архитектурному облику района в целом, они формируют застройку района. Невозможно будет построить на месте дома, который будет снесен в будущем, здание в три раза больше, так же, как невозможно будет изменить забор и заменить его металлическим, если все остальные заборы в округе деревянные. Единый архитектурный стиль и цветовая гамма проектируются для всех домов в районе, чтобы сохранить общий облик.

Как указывает А.В. Бунин в своей книге: «Несмотря на достигнутые успехи в области строительства, Соединенным Штатам не удалось решить проблему недостатка жилья. Согласно отчету Национального комитета демократической партии, в 1958 г. квартплата составляла 118 долл. в месяц (или 1416 долл. в год), что превышало 30% среднего дохода американской семьи. Около 15 млн человек, по преимуществу чернокожих, обитали в трущобах; 13 млн квартир (т.е. свыше 1/4 их общего числа в США) не отвечали установленным нормам, и в то же время по причине дороговизны жилищ 7,6% всех квартир оставалось незанятыми» [1. С. 255].

Советский Союз испытал крайне разрушительную силу Второй мировой войны. Сотни городов по всей Европе тоже были частично или полностью разрушены бомбардировками и артиллерийскими обстрелами. Варшава и Дрезден, например, понесли ущерб, сравнимый с наиболее пострадавшими советскими городами. Хотя проблемы реконструкции (нехватка финансов, квалифицированной рабочей силы и строительных материалов) часто были в целом схожими, разные общества реагировали на них по-разному и с разными результатами. Несмотря на то, что повсеместные городские разрушения были бедствием для жителей, городская элита иногда видела в них луч надежды. Планировщики, архитекторы и политические власти часто рассматривали разрушенные города как беспрецедентную возможность внести радикальные модернизирующие изменения в городскую ткань в масштабах, которые были почти невозможны в застроенных городах [11. С. 499]. В этом европейским странам очень сильно помогла разработанная США программа восстановления Европы, широко известная как «План Маршалла».

Многочисленные данные статистики о разрушениях в результате войны не были унифицированы по многим странам. В первую очередь это видно на примере Германии, которая разделилась после войны на зоны оккупации, а затем на два независимых государства, и не смогла предоставить точной статистики о разрушениях в жилом секторе. В это же время в некоторых других странах Западной Европы картина разрушений была более ясной. К примеру: «Во Франции благодаря многолетней работе Консультативной комиссии по убыткам и репарациям были подведены окончательные итоги о потерях в строительстве, с приведением данных как в городах, так и в сельских районах. По подсчетам комиссии, Франция потеряла во время войны на территории 89 департаментов 2124 тыс. зданий, из которых 462 тыс. оказались абсолютно разрушенными (эти цифры превзошли аналогичные показатели первой мировой войны в 2,5 раза). Что же касается жилищных потерь, то они исчислялись в 291 тыс. домов, или 250 млн м² жилой площади» [1. С. 247]. Из-за отсутствия достаточного количества доступных источников публикаций и неравных условий сбора статистических данных в других странах надежный общий анализ потерь жилья во всем мире невозможен.

Исходя из этого, можно взять Францию за пример для сравнения, тем более что многие решения в застройке были схожими в разных европейских странах, несмотря на различия в политическом строе. Кроме того, интересно рассмотреть, как была выстроена работа по обеспечению населения жильём на родине панельного домостроения.

В конце 1946 г. Франция представила свою первую программу строительства. Она включала в себя планы на пятилетний период с 1946 по 1951 г., в рамках которых было запланировано строительство 500 тыс. квартир, а также ежегодный ввод в эксплуатацию 320 тыс. жилья на протяжении следующих 30 лет. «Таким образом, перспективная жилищно-строительная программа Франции исчислялась в 2100 тыс. квартир па первое десятилетие и в 10 100 тыс. квартир на 35 послевоенных лет» [1. С. 248].

Строительные программы великих масштабов требовали реорганизации и изменения подходов в проектно-строительной деятельности. Важной целью государства стало возведение зданий быстро, экономно и с минимальными финансовыми затратами на материалы и рабочую силу. Несоответствия в застройке и сложность декорирования интерьеров и экстерьеров всегда стояли на пути строительства, ведь это приводило к индивидуальному, «штучному» исполнению зданий и увеличению затрат на их строительство. Сокращение строительных кадров в 1940-е гг. и задержки на стройках делали актуальной стандартизацию зданий, упрощение их форм и декора, автоматизацию и механизацию строительных процессов, вплоть до создания домостроительных заводов. «Наиболее дальновидные архитекторы, инженеры и государственные деятели стали призывать к этим изменениям, несмотря на традиции в строительстве и сложности исполнения задуманного. Первым заговорил об этом тот же Гике еще в 1943 г., а вслед за ним поборники широко проводимой типизации и индустриализации строительства возвысили свои голоса во Франции, а также и в других странах Европы» [1. С. 248].

Использование железобетона считалось перспективным в послевоенное время, однако на практике Европа еще не обладала достаточным количеством этого материала, а в США производство бетонных изделий было недостаточно развито. Несмотря на изобретение Фрейсине и эффективность сборных железобетонных конструкций, к использованию бетона относились с недоверием,

даже на родине этой технологии – во Франции. Поэтому при восстановительном строительстве в европейских странах предпочитали традиционные, но ресурсозатратные материалы – кирпич и естественный камень. «И только щитовые деревянные конструкции, изготовлявшиеся на заводах для малоэтажных домов, придавали послевоенному строительству определенный индустриальный характер» [1. С. 252].

С целью восстановления разрушенных зданий после войны, правительство Франции выделило огромные суммы денег – 350 млрд франков, которые были направлены на ремонт 700 тыс. легко поврежденных квартир, восстановление 50 тыс. руин и начало строительства 65 тыс. новых зданий. Крупные дотации и премии получали частные застройщики. Однако в условиях исчерпания резервов рабочей силы эффективное использование ассигнованных средств было возможно только при использовании более высокого уровня техники. Франция стала лидером в развитии строительной индустрии в Западной Европе, особенно в производстве железобетонных конструкций. Для этого в разных городах Франции были построены заводы, которые специализировались на изготовлении железобетонных панелей и блоков. Французское правительство выделило значительные финансовые ресурсы на восстановление разрушенных зданий после войны. Однако из-за нехватки рабочей силы эффективное использование выделенных средств было возможно только с применением более современных технологий. В результате Франция стала лидером по индустриализации строительства, особенно по использованию железобетонных конструкций. Для производства железобетонных блоков и панелей были созданы заводы, покрывающие территорию в радиусе 30–50 км. Благодаря использованию метода крупнопанельного домостроения, производительность увеличилась, при сохранении высоких стандартов качества. Вскоре появились значительные комплексы из сборных железобетонных домов, отдельные из которых вмещали тысячи квартир. В различных источниках сказано: «Благодаря развитию строительной промышленности, Франция смогла расширить национальные жилищно-строительные программы. К 1966 г., сборному железобетону уже принадлежало 10% общего объема жилищного строительства Франции. Если в 1950 г. программа предусматривала ежегодное строительство 240 тыс. квартир, то в 1956–1957 гг. (согласно новому девятилетнему перспективному плану) уже строили по 330 тыс. квартир в год» [1. С. 252]. Исходя из таких впечатляющих результатов становится понятно решение советского руководства использовать удачный французский опыт для решения жилищного вопроса.

Стихийность послевоенных работ по восстановлению привела к отсрочке составления и реализации долгосрочных проектов планировки городов. «Фактически во многих городах Франции восстановление зданий производилось на старых фундаментах без всякой планировочной ревизии проездов» [1. С. 266].

«К началу 1950-х годов все земельные ресурсы города были исчерпаны, и возникла необходимость в расширении территории для новых жилых и промышленных районов за городской чертой. Именно в этот период французские общественные и планировочные организации столкнулись с дороговизной земельных участков, по-прежнему находившихся в частных руках» [1. С. 266].

При благоприятной экономической конъюнктуре и развитии инженерно-технических средств архитекторы-градостроители были ограничены правовыми нормами, защищавшими частную собственность и не дававшими полной свободы действий. «В результате полноценной реализации проектов по перестройке

городов помешала проблема частной собственности. Этим и объясняется недостаточная эффективность огромного по объему послевоенного городского строительства» [1. С. 266].

Выводы. К числу общих проблем городов СССР, США и Франции несомненно можно отнести следующие: жилищная, социального развития и повышения благосостояния населения, рационального управления городами, рационального природопользования и охраны окружающей среды, обеспечения эффективного экономического роста, международного сотрудничества и обмена опытом в области городского развития. У каждой страны были и есть свои сложности в развитии инфраструктуры городов, и особенно жилищного строительства. Вопрос обеспечения жильём постоянно волновал людей и только усугублялся с кризисами, войнами и другими внешними воздействиями.

Сравнительный анализ процесса восстановления жилья в СССР, США и Франции помогает выявить лучшие практики в городском планировании. Разность подхода к процессу послевоенного восстановления обуславливается разным состоянием экономики, масштабом разрушений городов и обширной финансовой помощью Европе со стороны США. В разных странах существовали свои инженерные и архитектурные школы, были свои традиционные материалы, необходимость массового и дешевого жилья пошатнула традиции и заставила искать новые решения. Самая очевидная разница наблюдается между США и Европой, так как США не пострадали от войны и не имели потребности в одномоментном расселении колоссального количества людей, они могли сконцентрироваться на концепции индивидуального расселения семей, хотя впоследствии данная концепция также показала свои недостатки. Между Европой и СССР было больше общего и шло заимствование технологий и перетекание идей в подходах к переустройству городов. Власти и инженеры изучали накопленный опыт в решении подобных задач и старались применять наиболее удачные решения. В процессе сравнения стало очевидно, что определяющую роль в восстановлении играли правительства государств, а также политический строй. В то время как в СССР в условиях недостатка средств удавалось мобилизовать внушительные трудовые ресурсы и решить вопрос с выделением земельных участков для восстановления жилищного строительства, например, во Франции существующие законы, касающиеся частной собственности, сковывали свободу действий архитекторов и строителей и ставили в трудное положение городские власти. Это в условиях послевоенных разрушений было проблемой. К сожалению, на скорость и качество решений влиял размер средств, которым располагали власти. В итоге можно сказать, что во многом существующий образ жизни людей в рассмотренных странах сформировали именно градостроительные концепции, принятые в послевоенное время.

Литература

1. Бунин А.В., Саваренская Т.Ф. Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. 2-е изд. М.: Стройиздат, 1979. Т. 2. 412 с.
2. Горлов В.Н. Опыт Франции в решении жилищного кризиса в СССР // Вестник Московского государственного областного университета. 2018. № 4. С. 213–218.
3. Зосимов Г.И. Пространственная организация города (модуль в планировочной структуре). М.: Стройиздат, 1976. 118 с.
4. Кузьмина Ю. Летающие тарелки и спиральные города. Как советские архитекторы придумывали поселения будущего и строили футуристические здания [Электронный ресурс]. URL: <https://knife.media/soviet-futurism> (дата обращения: 19.03.2023).
5. Лалло Г.М. География городов. М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1997. 480 с.

6. Некрасов А., Щеглов А. МАРХИ XX век: сборник воспоминаний: в 5 т. М.: ИД «Салон-Пресс», 2006. Т. III. 400 с.
7. Хан-Магомедов С.О. Архитектура советского авангарда. Кн. 2. Социальные проблемы. М.: Стройиздат, 2001. 712 с.
8. Шпаков И.В. История советской серии типовых проектов малоэтажных жилых домов 1940–1950 гг. архитектора С.А. Маслиха // Известия Юго-Западного государственного университета. 2016. № 4(21). С. 185–193.
9. Ames D.L., Flint L. Historic Residential Suburbs. U.S. Department of the Interior, National Park Service, National Register of Historic Places., 2002, 136 p.
10. Badger E., Bui Q. Cities Start to Question an American Ideal: A House With a Yard on Every Lot. The New York Times. Available at: <https://www.nytimes.com/interactive/2019/06/18/upshot/cities-across-america-question-single-family-zoning.html> (Access Date: 2023, March 19).
11. Dale R. Divided we Stand: Cities, Social Unity and Post-War Reconstruction in Soviet Russia, 1945–1953. *Contemporary European History*, 2015, no. 4(24), pp. 493–516.
12. Knox P.L., McCarthy L.M. Urbanization: An Introduction to Urban Geography. Pearson, 2012, 459 p.

КУДРЯВЦЕВ АЛЕКСАНДР ЕВГЕНЬЕВИЧ – аспирант кафедры методологии, истории и философии науки, Нижегородский государственный технический университет имени П.Е. Алексеева, Россия, Нижний Новгород (ashas100500@yandex.ru).

Aleksandr E. KUDRYAVTSEV
SOLVING THE HOUSING PROBLEM IN THE USSR,
THE USA AND EUROPE AFTER WORLD WAR II:
COMPARATIVE ANALYSIS

Key words: *post-war reconstruction, housing construction, urban reconstruction, infrastructure development, housing solution.*

The relevance of the article is due to the constant peoples' need for a better and more comfortable housing, a convenient urban environment. Historically, we often turn to the past experience of solving the housing problem in our country, often not paying attention to the ways that other countries used. The presented article is intended to fill this gap.

The purpose of the study *is to review and compare the process of post-war housing restoration in the USSR, the USA and Europe on the example of France. This makes it possible to identify positive and negative aspects of various approaches to urban planning.*

Materials and methods. *The presented article is based on the study of scientific literature, archival materials, periodicals. The research is based on publicly available sources, including foreign ones; some of them are translated for the first time. At this, both universal scientific and particular methods of historical research are used: the concrete historical method, comparative analysis.*

Study results. *The article brings to light the history of development and shows different ways of solving housing problems that arose as a result of the Second World War in the states with different economic conditions and political systems at the time of the end of the war.*

Conclusions. *Every city, every country has its own problems. In each specific situation, in different historical periods, only the set of these problems, their depth and severity of manifestation change. To be successful in solving these problems, it is important to be able to analyze and summarize the experience of different countries, see the positive and negative aspects in their solutions and use combinations of the best methods.*

References

1. Bunin A.V., Savarenskaya T.F. *Gradostroitel'stvo XX veka v stranakh kapitalisticheskogo mira. Izdanie vtoroe* [Urban planning of the XX century in the countries of the capitalist world. Second edition]. Moscow, Stroizdat Publ., 1979, vol. 2, 412 p.
2. Gorlov V.N. *Opyt Frantsii v reshenii zhilishchnogo krizisa v SSSR* [French experience in solving the housing crisis in the USSR]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta*, 2018, no. 4, pp. 213–218.
3. Zosimov G. I. *Prostranstvennaya organizatsiya goroda (modul' v planirovochnoi strukture)* [Spatial organization of the city. Module in the planning structure]. Moscow, Stroizdat Publ., 1976, 118 p.

4. Kuz'mina Yu. *Letayushchie tarelki i spiral'nye goroda. Kak sovetskie arkhitektory pridumyvali poseleniya budushchego i stroili futuristicheskie zdaniya* [Flying saucers and spiral cities. How Soviet architects imagined the settlements of the future and built futuristic buildings]. Available at: <https://knife.media/soviet-futurism> (Accessed Date 2023, March 19).
5. Lappo G.M. *Geografiya gorodov* [Geography of cities]. Moscow, Gumanitarniy izdatelsky tsentr VLADOS, 1997, 480 p.
6. Nekrasov A., Shcheglov A. *MARKhi XX vek: sbornik vospominanii: v 5 tomakh* [Moscow Architectural Institute XX century: a collection of memoirs. 5 vols.]. Moscow, Salon-Press Publ., 2006, vol. 3, 400 p.
7. Khan-Magomedov S.O. *Arkhitektura sovetskogo avangarda. Kniga 2. Sotsial'nye problemy* [The architecture of the Soviet avant-garde. Book. 2. Social problems]. Moscow, Stroiizdat Publ., 2001, 712 p.
8. Shpakov I.V. *Istoriya sovetskoi serii tipovykh proektov maloetazhnykh zhilykh domov 1940-1950 gg. arkhitekora S.A. Maslikha* [The history of the Soviet series of standard projects for low-rise residential buildings in 1940-1950. architect S.A. Maslikha]. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta*, 2016, no. 4(21), pp. 185–193.
9. Ames D.L., Flint L. *Historic Residential Suburbs*. U.S. Department of the Interior, National Park Service, National Register of Historic Places., 2002, 136 p.
10. Badger E., Bui Q. *Cities Start to Question an American Ideal: A House With a Yard on Every Lot*. The New York Times. Available at: <https://www.nytimes.com/interactive/2019/06/18/upshot/cities-across-america-question-single-family-zoning.html> (Access Date: 2023, March 19).
11. Dale R. *Divided we Stand: Cities, Social Unity and Post-War Reconstruction in Soviet Russia, 1945–1953*. *Contemporary European History*, 2015, no. 4(24), pp. 493–516.
12. Knox P.L., McCarthy L.M. *Urbanization: An Introduction to Urban Geography*. Pearson, 2012, 459 p.

ALEKSANDR E. KUDRYAVTSEV – Post-Graduate Student, Department of Methodology, History and Philosophy of Science, Nizhny Novgorod State Technical University named after R.E. Alekseev, Russia, Nizhny Novgorod (ashas100500@yandex.ru).

Формат цитирования: Кудрявцев А.Е. Решение жилищной проблемы в СССР, США и Европе после Второй мировой войны: сравнительный анализ // Вестник Чувашского университета. – 2023. – № 3. – С. 73–84. DOI: 10.47026/1810-1909-2023-3-73-84.