

Этапы формирования набережной и спусков города Ростова-на-Дону.

И.А. Москаленко

Южный федеральный университет, Ростов-на-Дону

Аннотация: Работа посвящена этапам формирования городской набережной. Её эволюции от портово-торгово-складской зоны к рекреационной. Преемственность идеи «поворота лицом к реке» города переходящей из проекта в проект до Великой Отечественной войны и после, получившей реализацию лишь в конце 40-х годов. Эволюции спусков к набережной, созданных изначально для торговых нужд, впоследствии ставших рекреационными зонами, завершёнными монументальными лестницами.

Ключевые слова: спуск, архитектура, проект, план города, В.Н. Семёнов, Я. А. Ребайн, реализация, восстановление, мост, проект.

Историю развития набережной города Ростова-на-Дону необходимо разделить на несколько этапов:

1. Набережная в период становления города, с 1749 по 1844гг.
2. Набережная в дореволюционный период, с 1845 по 1917гг.
3. Набережная в предвоенный период, с 1918 по 1941гг.
4. Набережная в послевоенный период, с 1941 по 1957гг.

1. Набережная в период становления города (1749-1844гг.)

Ростов-на-Дону стал портовым городом задолго до революции 1917 года. Порт был основан как пристань для Темерницкой таможни (1749 г.). Город разрастался, товароборот торговых предприятий Ростова становился с каждым годом всё больше и больше. Торговые склады были сконцентрированы на набережной реки Дон – месте, наиболее доступном для водного транспорта (самого выгодного в 18 веке) [1]. Позже, после строительства крепости св. Димитрия Ростовского (1761 г.), таможня была переведена в г. Таганрог, а «... Берега Дона у форштадтов занимали строения - Инженерный двор со складами и деловой двор Артиллерийского ведомства. Портовая деятельность была сосредоточена у Богатого источника, где была

построена деревянная пристань» [2] В месте слияния устья Темерника и Дона располагались пристань и корабельная верфь. После упразднения Темерницкой таможи пристани продолжали использоваться. Река Темерник на карте 1781 года обладает более широким руслом, чем на более ранних планах, связано это со строительством дамбы и двух мостов: наплавной мост через Дон в районе современного просп. Буденновского[3] и мост через Темерник. По плану 1811 года городская верфь располагалась по левому берегу реки Темерник на протяжении продолжения улиц Социалистической и Станиславского, далее размещался порт.

Об изобилии, разнообразии и товарообороте можно судить из доклада князю Воронцову чиновника Новороссийского губернаторства П.В. Сафонов, посетившего это место в 1827 году «... Сойдя к пристани, увидишь берега реки, заваленные хлебом, железом, медью, лесом и проч. Огромные количества хлебных запасов... привозятся из Воронежской, Курской и др. губерний... Ежегодно доставляют сюда бесчисленное множество железа и меди из сибирских губерний... лесная торговля ежегодно обращается на десятки тысяч рублей» [4].

Интенсивность торговли стимулировала необходимость в улучшении, расширении и закреплении ростовской набережной, по поводу чего шли дебаты в городской думе в течение практически всего XIX века. Туда же (позже) была проведена железнодорожная линия, что давало возможность максимально сблизить оба главных транспортных средства того времени: водный и сухопутный.

В 1806 году разработан первый проект набережной реки Дон (не реализован). «... в 1834г. проект постройки набережной предложил подполковник Шмелев, но к осуществлению этого проекта встречаются препятствия в неимении средств. В 1842г., однако, ростовцы добиваются разрешения на постройку набережной по проекту корпуса инженеров

капитана барона Фиркса. По этому проекту набережная шла на протяжении 433 саж. и представляла ряд свай с каменной (из булыжника) отсыпью откосов». Работы были сданы с торгов керченскому купцу Сазонову, но контракт не утвердили, а начатые работы прекратили. В 1843 г. Новороссийский генерал-губернатор уведомил думу о том, что, «... в силу местных обстоятельств, с устройством набережной надо повременить и что так как отсыпи на набережной делаются жителями за свой счет, то она может выровняться постепенно без основных затрат со стороны города...».

2. Набережная в дореволюционный период (1845-1917гг.)

Работы по устройству набережной возобновляются с 1848 года «... работу на набережной производят полурота арестантов и вольнонаемные мастера хозяйственным способом. В 1849 году набережная устроена на 30 погонных сажень. К 3 августа 1853 года сделано по продольному направлению 200 пог. сажень, а боковых откосных съездов 23 п.с., остается ещё сделать набережной всего 202 п. саж.

Во второй половине XIX века представлен ряд проектов Ростовской набережной, запроектированных инженером Э. М. Зубовым[5], а через 15 лет проект реконструкции набережной предложил городской инженер К.О. Гринберг. Этот проект устроил городскую управу, так как был более дешевым (стоимость проекта 1'064'273 руб.[6]).

Изначально спуски к Дону ничем не были укреплены. В последствие, в 1877 году, при рассмотрении проектов Э. М. Зубова Комитет по устройству набережной поднял вопрос о благоустройстве спусков, в том числе: «... у наплавного моста... за Большим проспектом между магазином Петрокино и Мариолаки... у Малого проспекта... около станции Ростово-Владикавказской железной дороги, между вокзалом и мостом Морского Ведомства». [5] Позднее эта идея получила дальнейшее развитие.

В Ростове строительные работы начались в 1895 году «... 8 октября 1895г. военный Министр разрешил приступить к работам по устройству набережной» [7]. Весной 1897 года постройку набережной, начатой инженером Гринбергом, продолжил А.И. Ольденборген. В итоге набережная была построена в 1896-1902[8] гг. на свайной основе (стоимость 2'329'860 р. 73 к.[8]), из бетонных массивов и бутовой кладки, в виде каменной стены, облицованной гранитом. Длина причальной линии составляла 1048.25 пог. саж.[8] Таким образом, Ростово-Нахичеванский порт получил правобережную набережную, заполненную складами и портовыми сооружениями.[9]

Связь города с левым берегом осуществлялась за счёт мостов и спусков к набережной. На рубеже XIX-XX веков оба берега реки связывали понтонный мост (в створе с просп. Таганрогский) и Железнодорожный мост Владикавказской ж.д.

В 1909 году вновь возник вопрос об увеличении городской набережной. Коммерческие соображения требовали расширения городской набережной для увеличения грузооборота и для снятия напряженности ростовского железнодорожного узла, образуемого тремя железными дорогами - Владикавказской, Юго-Восточной и Екатерининской. Кроме того работы по шлюзованию Северного Донца и дальнейшие планы по шлюзованию верхнего Дона, устройству глубокого морского канала и Волго-Донского канала могли привести к расширению грузооборота порта. В результате Министерством Торговли и Промышленности признана необходимость увеличения причальной линии порта «... постройкою новой набережной в продолжение существующей Ростовской, до соединения с Нахичеванской, длиной в 648 саж.»[10].

Рассматривалась возможность развития порта на левом берегу Дона в виде ряда гаваней, оборудованных железнодорожными путями, идущими

ответвлениями от существующей Владикавказской железной дороги, таким образом, приоритет в обеспечении товарооборота края был отдан Владикавказской железной дороге. Устройство гавани на левом берегу дало бы естественный выход подходящим по этой дороге с Кавказа хлебным грузам. В начале 1909 года изложенные предложения получили полное одобрение. Поступил указ в Управление Владикавказской железной дороги приступить к составлению основных положений для решения вопроса о рациональности и осуществимости такой задачи. В результате Управляющим дорогой были созваны два совещания (23-го сентября 1909г. и 10 января 1910г.) местных деятелей, которыми была признана рациональность и своевременность этого решения, даны ценные указания и данные для составления проекта и выбора места гавани. На основании этих указаний Управлением дороги был составлен первоначальный эскизный проект на сумму 2'500'000 руб[10]. Он представлен на рассмотрение Ростовского-на-Дону Присутствия по Портовым делам, которое согласилось со всеми положениями проекта. В последствие Эскизный проект Гавани подан на утверждение в более разработанном виде на основании произведённых изысканий и расчётов. Также была запроектирована станция в гавани Ростов-Дон-Заречная Владикавказской железной дороги на левом берегу реки Дон. Она была предназначена для принятия и переработки вагонов, прибывающих для перегрузки в суда Ростовского порта с главной линии Владикавказской железной дороги (со станции Батайск).

Таким образом, благодаря этому проекту, правый берег реки Дон был несколько освобожден от торгово-складских помещений и погрузочно-разгрузочных работ. Появилась надежда на перепрофилирование городской набережной из промышленной зоны в рекреационную.

3. Набережная в предвоенный период (1918-1941 гг.).

В постреволюционный период появляется целый ряд проектов планировки и реконструкции города, созданных под влиянием проекта реконструкции Москвы 1935 года (под руководством арх. В.Н. Семёнова и С. Чернышева[11]). В некоторых из них затрагивается вопрос благоустройства набережной. В проекте планировки и реконструкции Ростова А. Кривошеева раскрывается идея «поворота лицом к реке» города, создание рекреационной зоны на набережной и парка культуры и отдыха на левом берегу и их объединения. «...Река, как и в Москве, будет центральным местом сосредоточения людских масс, ее надо полностью сделать доступной всему населению города» [12].

В 1937 году работы по разработке плана города переданы 2-й Архитектурно-планировочной мастерской Наркомхоза РСФСР, руководимой В.Н. Семеновым, то есть дальнейшей разработкой генпланов стал заниматься один из создателей генплана Москвы. Соответственно, в генплане Ростова получила дальнейшее развитие идея «поворота лицом к реке» «... Ростов, расположенный на Дону, Дона не видел: берега реки сплошь застроены амбарами, складами и промышленными предприятиями. Надо было во что бы то ни стало повернуть Ростов к Дону» [13]. Идея осуществляется посредством создания новой озелененной панорамы города со стороны реки Дон. Территория набережной корреспондируется с центром города: «...создание Набережной вдоль центральных районов города» [14]. И снова поднимается вопрос о спусках, то есть появляется потребность в объединение центра города с набережной.

Таким образом, в довоенных проектах функция набережной меняется с торгово-промышленной на рекреационную, поднимаются вопросы объединения центра города с набережной. Со сменной идеологии на город начинают смотреть как на единый организм.

4. Набережная в послевоенный период, с 1941 по 1957гг.

(Проектные предложения В.Н. Семёнова по организации рекреационной зоны на набережной, связи с центром посредством озелененных и благоустроенных спусков.)

Во время Великой Отечественной войны набережная была разрушена в нескольких местах «...в районе мостового перехода, против Будёновского проспекта» [15]. Застройка набережной и спусков разрушена более чем на 50 %.

По окончании военных действий Творческой мастерской Действительного Члена А. А. СССР В.Н. Семёнова разрабатывается генеральный план Ростова, утвержденный Совнаркомом РСФСР в 1945 году и положенный в основу восстановления города. [16]

По проекту восстановления предполагалось развернуть город «лицом к реке», связать набережную реки Дон и протяженный центр (две площади города) — площади им. М.Горького (ныне пл. Театральная) и Дома Советов. Идея поворота «лицом к реке», посредством создания рекреационной зоны на набережной переходит из довоенного плана в послевоенный, что говорит об их преемственности. Эта одна из главных идей, прослеживаемая в проекте восстановления города Ростова-на-Дону, разработанном В.Н. Семёновым «...вся береговая полоса требует оформления - ведь это фасад города, наиболее хорошо воспринимаемый» [17]

Озеленение и благоустройство набережной предполагалось осуществить в две очереди «... в первую очередь между проспектом Буденовским и заводом Красный Дон, и вторую – до 19й линии» [18].

О том же написано и в книге Я.А. Ребайна «Ростов-на-Дону»: «... Сталинской заботой о советских людях проникнуто решение о коренной реконструкции набережной. Последняя освобождается в пределах центра и до 19-й линии от причалов, железнодорожных путей, складов и промышленных предприятий. На этом участке намечено устройство

бульваров, цветников и водных станций. Театр имени М.Горького, Дом Советов – важнейшие архитектурные доминанты города – раскроются в сторону реки. Широкие каменные лестницы с видовыми площадками, колоннадами и павильонами, окаймленные скверами и садами, приблизятся к Дону, связывая утопающую в зелени улицу Энгельса с обновленной и благоустроенной набережной» [19].

За счёт сноса застройки решались проблема связи набережной и площади Дома Советов посредством следующих предложений: расширить проспекты Ворошилова и Соколова «... до 75-80 метров» [18], организовать подъезд к новому мосту в створе с проспектом Ворошилова, сохранить существующий четырехэтажный дом Облисполкома, расположенный на спуске за Домом Совета и оформить спуск за ним монументальной парадной лестницей.

Связь площади имени Горького с набережной решалась при помощи открытого пространства, организуемого на спуске к реке. Предлагалось «...принять проектное решение открытого пространства в виде зеленого широкого коридора с расположением аллеи по его продольной оси, композиционно связывающей главный фасад театра с набережной реки Дон. Считать ширину зеленого коридора в границах от Театрального проспекта до нижегородского спуска. Основным мотивом оформления аллеи спуска считать монументальную лестницу с прохождением по ней магистрали городского движения, соединяющей центр города с Нахичеванью» [18]. По обе стороны коридора проектировалась 3-4 этажная застройка, обращенная парадными фасадами на коридор. Кроме того для осуществления проекта спуска предлагалось вывести Кожзавод №9 за территорию центра города.

Таким образом, связь главных площадей города с набережной создавалась посредством рекреационных пешеходных зон, в каждой из которых использовался мотив парадной лестницы. Кроме того, создается

новый мост в створе с проспектом Ворошиловским, являющимся по проекту главной поперечной осью города. Соответственно роль главного транспортного моста переходит от деревянного (изначально, понтонного) моста в створе с проспектом Буденновский (закончен в 1945 г., разобран в 1965 г. вследствие пуска моста в створе просп. Ворошиловский [20]) к новому мосту.

В 1949 году разработан проект детальной планировки центра города (коллектив авторов: В.Н. Семёнов, Я.А. Ребайн, М.И. Тараканов) «... Этот проект уточнял концепцию генплана, намечая конкретные градостроительные меры по реализации идеи «повернуть центр города к реке Дон». Эта идея (в архитектурном отношении город «поворачивается лицом к реке Дон»), заложенная в схеме развития Ростова-на-Дону в 1930-е годы, наконец, получила реализацию» [2]. Кроме того, проектом планировалось создать набережную в виде двух террас: верхней— по ул. Седова, на участке ограниченном просп. Ворошиловский и Театральный; нижней — по ул. Береговая, на участке ограниченном пер. Халтуринский и Нижегородским спуском. Для реализации необходимо снести существующую малоценную застройку на территории набережной и склонов и разобрать разрушенные железнодорожные пути по ул. Береговая. Таким образом, создавалась комплексная панорама города со стороны реки, включающая новую многоэтажную застройку на склонах и озелененную набережную.

Ростовскими архитекторами разрабатывались проекты застройки территории приближенных к набережной (на месте руин должны появиться новые комфортабельные здания). Проектированием этой застройки занимался ряд местных архитекторов из различных проектных организаций: Ребайн Я.А., Семененко Н.Н., Ширяев В.С.

Кроме того существовало несколько проектов реконструкции набережной. В 1949 году авторским коллективом Ребайн Я.А. и Разумовский

В.Н. разрабатывался проект реконструкции и благоустройства набережной. К проектным работам относилось «...проектирование парадных лестниц спусков к Дону по Будённовскому и Ворошиловскому проспектам, планировка бульвара, малые архитектурные формы. Именно они многое значили для создания бульварного пространства. Ведь только после установки ажурных чугунных ограждений береговых парапетов проявился плавный, радующий глаз изгиб донского берега, а сохранённые причальные тумбы остались как зримые исторические приметы бывшего порта; широкий зелёный бульвар позволил в полной мере ощутить простор реки и панораму левобережья» [21]. В 1949 году состоялось открытие набережной построенной по этому проекту. (Памятная табличка на опоре старого Ворошиловского моста).

На участке, ограниченном пр. Буденновский и пр. Чехова создана нижняя терраса набережной.

В начале 1950-х годов разработан проект восстановления набережной (авторский коллектив: Эберг Л.Л., Петров Г.А., Полковников). Проектом предложено сохранить ростверк, свайное основание и существующей профиль стены — за основу взята существующая конструктивная система.

Решения по ремонту и закреплению пострадавших конструкций набережной делятся на две части: ниже и выше уровня воды. Для первой предлагается следующее решение «...в нижний слой бетона укладывается металлическая сетка из 16мм круглого железа, сделанная корытообразной. На выровненную бетонном поверхность под уровень с существующей кладки укладывается металлический ростверк из рельс клеткой. Концы, перпендикулярные стенке, заделываются в штрабе существующей кладки и забетонируются. После укладки ростверка из рельс, производится наращивание стенки». Решение для второй части более простое — металлическая сетка и ростверк не используется, стенка наращивается бетоном.

В справке о новых градостроительных положениях планировки и застройки г. Ростова-на-Дону Главного архитектора города Я.А. Ребайна, датированная 19 августа 1957 года, также говорится о том, что город необходимо «повернуть лицом к реке» Дон, по средством «...ориентация вновь строящихся и реконструируемых кварталов в сторону реки, а также общее раскрытие застройки в сторону Дона и создание озелененной и благоустроенной набережной (уже осуществленной на участке протяжением около 1,5 км)» [22]. Создание озелененной зоны на Левом берегу и парка Культуры и отдыха на Зелёном острове.

(Реализации идей в 1940-1960 годы).

В процессе строительства прослеживается изменение длины набережной. Если в первые послевоенные годы Главный архитектор города Аванесов (1945—1947) писал о создании «... большой просторной набережной протяжением около 5км»[23], то в последствие этот габарит уменьшается. В 1955 году «...устроена красивая и благоустроенная набережная, протянувшаяся стройным бульваром вдоль берега на участке в 1200 метров» [24]. То есть, длина обустроенной набережной уменьшилась в несколько раз, введена только первая очередь строительства «...построена 1-я очередь набережной» [25]. Это связано не только с отсутствием финансирования, но и с наличием невыведенных с территории набережной предприятий (например, Красный Аксай, грузовой порт, ТЭЦ) [26].

Благодаря, инициативе первого секретаря обкома КПСС Н. С. Патоличева, идея переноса разрушенного порта вверх по течению Дона, в район Аксяя, и преобразования бывшей портовой территории в зелёный бульвар осуществилась. В ходе реализации проекта Я.А. Ребайна и В.Н. Разумовского выполнены работы по демонтажу путей двухколейной железной дороги, руин складских зданий и сооружений. Часть портовых сооружений перенесена вниз по течению и на левый берег реки Дон. Создана

нижняя терраса набережной по ул. Береговая, с широкими лестницами на просп. Буденновский и Ворошиловский и видовыми площадками. Благоустроенная территория набережной огорожена декоративными чугунными решетками. Закреплены конструкции набережной и восстановлена причальная стенка, сохранены причальные тумбы.

Реализация проектов спусков также осуществилась не полностью. Связь площади имени Горького с набережной и Зелёным островом посредством спуска не полностью реализована. Площадь имени Горького должна была переходить в сквер и каскадом спускаться к набережной реки Дон. В 1947—1948 году реализован первый этап — создан «Южный партер», но на этом всё и остановилось. Зелёный коридор так и не был создан, на его планируемой территории сохранена малоценная застройка. Спуски от площади Дома Советов также не получили реализации. Построена только монументальная лестница по просп. Ворошиловский, строительство моста было задержано вплоть до 1966 года, когда был сдан в эксплуатацию Новый мост.

Предложенная проектом замена покрытия спусков и набережной была реализована — мощение заменено на асфальт. Реализация застройки территорий, приближенных к набережной (1970-1980 гг.) осуществилась позднее.

Благодаря труду людей (1949 году, участвовавших в работах по восстановлению набережной) город получил новую, красивую прогулочную зону, преобразовавшую город.

Несмотря на не полную реализацию проекта строительства набережной (выполнена только первая очередь), на построенном участке набережной сформировалась новая рекреационная зона города. Таким образом, реализована (хотя и не полностью) идея поворота «лицом» к реке — создана новая панорама города со стороны реки и новая набережная.



Таким образом, функция набережной эволюционирует — на первых этапах — портово-торгово-складская зона, на третьем — формируется идея по её преобразованию в рекреационную зону и на последнем—эта идея переосмысливается и получает реализацию.

Проявляется преемственность идеи «поворота лицом к реке» в ряде проектов 1930-х—1940-х годов.

Изменяются спуски к набережной изначально земляные, в конце укрепленные заасфальтированные.

Литература

1. The embankment URL: embankment.org/history (date of access: 10.02.2018).
 2. Есаулов Г. В., Черницына В.А. Архитектурная летопись Ростова-на-Дону. Ростов-на-Дону: 1999. 288 с.
 3. Краснянский М. Б. Прошлое Ростова на Дону по городским планам. Ростов-н/Дон: Электротипография Ф.А. Закройцева, 1912. 16 с.
 4. Председатель Областной секции памятников архитектуры Ростовского Областного отделения ВООПИиК арх. Зимин А.П. Краткая градостроительная история заселения территории Ленинского района города Ростова-на-Дону. Ростов-на-Дону: 1983. 64 с.
 5. Научно-справочная библиотека ГАРО инв.14. Ведомости Ростовской на Дону городской управы. 20 ноября 1877. №47. 96с.
 6. Научно-справочная библиотека ГАРО. Журнал Ростовской городской Думы. №13/20. Заседание 25 сентября 1892. Ведомости Ростовской-на-Дону городской управы. 8 ноября 1892. №45
 7. ГАРО. Ф. 90. Оп. 4. Д. 133.
 8. ГАРО Ф. 627.217. Д. 74. Д № 8993. 1913. 12л.
 9. Settlement and building: From 1865 to 1900 // ВНО/British history online URL: british-history.ac.uk/vch/middx/vol12/pp66-78 (date of access: 10.02.2018).
-



10. Личный архив автора. К проекту Гавани «Ростов-Дон-Заречная». Владикавказская ж.д. Октябрь 1911. 80. с.
 11. Иконников А.В. Архитектура Москвы. XX век. М: Моск. рабочий, 1984. 222 с.
 12. Токарев А.Г. Преемственность в архитектуре и градостроительстве Ростова-на-Дону 1920 – 1930-х годов: кан. дисс а. наук: 18.00.01. Ростов-н/Дону, 2000. 229 с.
 13. Семёнов В.Н. О генеральном плане города Ростова на Дону // Проблемы советского градостроительства. М.: Издательство Академии архитектуры СССР, №2 1949. С. 57.
 14. ГАРО Ф. 4038. Оп.1. д. 171.
 15. ГАРО Ф. 4038. Оп.1. д. 1071.
 16. Москаленко И.А. Методы восстановления зданий после Второй Мировой войны // Инженерный вестник Дона, 2012, №4 (часть1) URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p1y2012/1103.
 17. Белоусов В.Н., Смирнова О.В. В.Н. Семёнов. // Архитектура. История URL: alyoshin.ru/Files/publika/belousov/belousov_semenov_00.html (дата обращения: 14.02.2018).
 18. ГАРО Ф. 4329. Оп.1. д.23.
 19. Ребайн Я.А. Ростов-на-Дону. М.: Государственное издательство Архитектуры и градостроительства, 1950. 120 с.
 20. Лобжанидзе В.Н., Лаптев Г.Ф., Кустов В.Н. Путешествия по старому Ростову. Часть вторая. Таганрогский проспект, 2-е изд. доп. / под редакцией Г. Беленького. Ростов-н/Дон: Издательство СКНЦ ВШ, 2001. 328 с.
 21. Волошинова Л. Ф. Он восстанавливал Ростов // Донской временник. Год 2015-й / Дон. гос. публ. б-ка. Ростов-на-Дону, 2014. Вып. 23. С. 165-168. URL: donvrem.dspl.ru/Files/article/m19/2/art.aspx?art_id=1398
 22. ГАРО Ф. 4329. Оп. 1. д. 146.
-



23. ГАРО Ф. 4329, Оп.1, д.24.
24. ГАРО Ф. 4329. Оп. 1. д. 110.
25. ГАРО Ф. 4329. Оп.1. д. 145.
26. Елисеева Т.П., Ежова И.М., Лакирбая И.Д. Исследование воздействия техногенных факторов на окружающую среду с целью обоснования управленческих решений по обеспечению экологической безопасности регионов России // Инженерный вестник Дона, 2014, №2 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2014/2361.

References

1. The embankment URL: embankment.org/history.
 2. Esaulov G. V., Chernitsyna V.A. Arkhitekturnaya letopis' Rostova-nDonu. [Architectural Chronicle of Rostov-on-Don.] Rostov-na-Donu: 1999. 288 p.
 3. Krasnyanskiy M. B. Proshloe Rostova na Donu po gorodskim planam.[Past of Rostov-on-Don by urban plans] Rostov-nDon: Ehlektrotipografiya F.A. Zakroytseva, 1912. 16 p.
 4. Predsedatel' Oblastnoy seksii pamyatnikov arkhitektury Rostovskogo Oblastnogo otdeleniya VOOPiK arkh. Zimin A.P. Kratkaya gradostroitel'naya istoriya zaseleniya territorii Leninskogo rayona goroda Rostova-na-Donu. [Brief urban history of the settlement of the territory of the Leninsky district of the city of Rostov-on-Don] Rostov-na-Donu: 1983. 64 p.
 5. Scientific reference library GARO inv.14. Vedomosti Rostov-on-Don city government. November 20, 1877. No. 47. 96 p.
 6. Scientific reference library GARO. Journal of the Rostov City Duma. №13 20. Meeting on September 25, 1892. Vedomosti Rostosko-on-Don City Government. November 8, 1892. №45
 7. GARO. F. 90. Op. 4. D. 133.
 8. GARO F. 627.217. D. 74. D № 8993. 1913. 12l.
-

9. BHO British history onlyne URL: british-history.ac.uk/vch/middx/vol12/pp66-78 (date of access: 10.02.2018).
 10. Lichnyy arkhiv avtora. K proektu Gavani «Rostov-Don-Zarechnaya». Vladikavkazskaya zh.d. [To the Gavan project “Rostov-Don-Zarechnaya”. Vladikavkaz railway] Oktyabr’ 1911. 80. p.
 11. Ikonnikov A.V. Arkhitektura Moskvy. KHKH vek. [Architecture of Moscow. Twentieth century] M: Mosk. rabochiy, 1984. 222 p.
 12. Tokarev A.G. Preemstvennost’ v arkhitekture i gradostroitel’stve Rostova-na-Donu 1920 – 1930-kh godov [Continuity in architecture and urban planning of Rostov-on-Don, 1920s – 1930s]: kan. diss a. nauk: 18.00.01. Rostov-nDonu, 2000. 229 p.
 13. Semenov V.N. Problems of the Soviet urban planning. M.: Publishing House of the Academy of Architecture of the USSR, No. 2 1949. P. 57.
 14. GARO F. 4038. Op.1. d. 171.
 15. GARO F. 4038. Op.1. d. 1071.
 16. Moskalenko I.A Inženernyj vestnik Dona (Rus), 2012, №4 (часть1) URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p1y2012/1103.
 17. Belousov V.N., Smirnova O.V. Architecture. History URL: alyoshin.ru/Files/publika/belousov/belousov_semenov_00.html (access date: 02/14/2018).
 18. GARO F. 4329. Op.1. d.23.
 19. Rebayn YA.A. Rostov-na-Donu. [Rostov-on-Don] M.: Gosudarstvennoe izdatel’stvo Arkhitektury i gradostroitel’stva, 1950. 120 p.
 20. Lobzhanidze V.N., Laptev G.F., Kustov V.N. Puteshestviya po staromu Rostovu. Chast’ vtoraya. Taganrogskiy prospekt [Travels in old Rostov. Part two. Taganrog Avenue], 2-e izd. dop. pod redaktsiey G. Belen’kogo. . Rostov-n/Don: Izdatel’stvo SKNTS VSH, 2001. 328 p.
-



21. Voloshinova L.F. Donskoy temporary. Year 2015 Don. state public b-ka Rostov-on-Don, 2014. Vol. 23. pp. 165-168. URL: donvrem.dspl.ru/Files/article/m19/2/art.aspx?art_id=1398
22. GARO F. 4329. Op. 1. d. 146.
23. GARO F. 4329, Op.1, d.24.
24. GARO F. 4329. Op. 1. d. 110.
25. GARO F. 4329. Op.1. d. 145.
26. Eliseeva, T.P., Ezhova, I.M., Lakirbaya, I.D. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus), 2014, №2. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2014/2361.