

*И.Ландо*

**ПЕНЗА**

ПЕНЗЕНСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ИНСТИТУТ  
УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УЧИТЕЛЕЙ

---

И. И. Ландо

П Е Н З А

(экономико-географический очерк)

1988 г.

## ОТ АВТОРА

Три века назад, на юго-восточной окраине Русского государства, была построена небольшая крепость. Поставили ее в холмистой, покрытой лесом местности и назвали Пензой, по имени речки, на берегу которой она была воздвигнута. Это маленькое опорное поселение было похоже на десятки других крепостей и острогов, воздвигавшихся в то время на юго-восточных и южных границах России для защиты от вражеских набегов.

Прошло три столетия. Широко раздвинулись границы нашего государства. Малоприметными точками на карте осталось большинство построенных для защиты от набегов укрепленных поселений, а Пенза превратилась в крупный город, один из важных индустриальных, транспортных и культурных центров Советского Союза, главный город густонаселенной области.

В этом очерке, приуроченном к 325-летию Пензы, освещаются географическое положение и природные условия города, особенности его исторического развития, роль города как экономического и культурного центра, его внутренняя география и перспективы дальнейшего развития. Книга может оказать помощь школе в изучении родного края и вместе с тем будет полезна широкому кругу читателей.

Коренная перестройка управления экономикой, осуществляемая в нашей стране, направлена, в частности, на оптимальное сочетание отраслевого и территориального управления народным хозяйством. Это усиливает территориальный аспект и комплексность планирования и управления и, следовательно, повышает актуальность экономико-географического изучения своей территории для каждого города, области, края и республики СССР.

Эта работа — первый опыт развернутой экономико-географической характеристики Пензы.

В книгу включены иллюстративные и картографические материалы.

и резким ухудшением условий жизни в них, особенно в центральной части (переполненность автомашинами, загрязняющими воздух выхлопными газами, шум и т. п.). Это побуждало население селиться в отдаленных от центра, но более здоровых местностях. Развитие скоростного транспорта — автомобильного, метро и электропоездов сделали такое расселение возможным. Как видим, конкретная социальная география современного крупного американского города резко отличается от того, что наблюдалось в дореволюционной России, но ее классовая суть сохранилась.

Примерно те же тенденции развития внутренней географии, характерные для американских городов, все больше ощущаются и в развитии городов капиталистических стран Европы. Это мне лично пришлось наблюдать при посещении ряда этих стран. Даже в таком, не слишком перегруженном промышленностью, загрязняющей атмосферу, городе, как Копенгаген, новый хорошо благоустроенный район для состоятельных людей вырос далеко от территории старого города. В размещении населения многих городов капиталистического мира проявляются его расовые и национальные различия. Наиболее резко это заметно в Южно-Африканской Республике и в некоторых странах Америки, в частности в США.

В этом свете явственнее выступает социалистическая сущность внутренней географии нашего города. Здесь нет деления городских кварталов на богатые и бедные, нет классовой географии капиталистического города с его «концентрическими кругами» — социальным дном и кварталами для избранных. И это, пожалуй, самое главное в социальной географии Пензы — типичного в этом отношении города Советской страны.

Общий рисунок внешнего вида города хорошо открывается не только при взгляде «сверху вниз», но и с противоположной позиции — «снизу вверх». С низменной, заречной стороны четко вырисовываются улицы, постепенно взбирающиеся все выше и выше по склону холма. Ажурная, 180-метровая телевизионная башня, поставленная на его вершине, композиционно дополняет этот устремленный вверх контур города<sup>1</sup>.

Для Пензы характерно хорошее сочетание города и леса,

в который местами как бы упираются целые городские районы и улицы. Выражаясь образно, можно сказать, что город находится в лесных объятиях — настолько широка линия со-прикосновения Пензы с окружающими ее лесными массивами, особенно с запада и с юга.

Из почти трехсот квадратных километров, включенных в пределы городской черты, большая часть приходится на леса и лесопарки. При этом крупный лесной массив принадлежит к Нагорной лесной даче, как бы вклинившейся в застроенную территорию города. Этот лес придает Пензе особую прелесть, украшая и оздоравливая ее. Он удачно сочетается с хорошо озелененными улицами — такими, как Лермонтова, Карла Маркса, которые как бы продвигают зеленую окраску леса в глубь города. Лес в сочетании с рельефом создает в некоторых районах (например, на Западной Поляне) свой микроклимат, особенно ценный жителями.

За последние годы проделана большая работа по озеленению Пензы. Созданы новые скверы и парки, озелено много улиц.

Многие возможности дальнейшего улучшения внешнего вида Пензы, обусловленные ее природными условиями (особенностями рельефа и наличием широкого зеркала реки), пока использованы недостаточно. Однако работа в этом направлении ведется и дает хорошие результаты. Это, в частности, видно на том участке Суры, где зодчие уже успели сказать свое слово — в районе, прилегающем к улице Славы, на недавно созданной туристической тропе и в некоторых других местах.

Эстетическое оформление города, архитектурные произведения, сооружаемые в нем, это весьма существенная часть среды, в которой живут и работают люди. От этого оформления, создающегося на века, зависит полноценность общественного труда и радость жизни. Пензенцы много сделали для украшения родного города. Построены красивые здания, созданы и создаются новые архитектурные ансамбли, как, например, новая Центральная площадь, площадь Ленина, проспект Победы, и ряд других. Почти все памятники, украшающие город, воздвигнуты за время Советской власти.

Большое внимание уделяется эстетическому оформлению города в последние годы. Это выразилось не только в создании крупных архитектурных ансамблей, но и в постройке своеобразных «точек»,красивших город и придавших ему особый колорит. В их числе памятник Победы, обелиск Сла-

<sup>1</sup>) На башне установлена антенна высотой в 15,5 метра, так что общая высота конструкции — 195,5 метра.

вы, фрагмент реконструированной крепостной стены, а также композиция «Первопоселенец», по старинному оформленная Тамбовская застава, территория, прилегающая к музею-чтальне им. И. Н. Ульянова и краеведческому музею, цвето-музыкальный фонтан, гостинично-туристические комплексы «Ласточка» и «Сурские зори» и некоторые другие объекты.

Предусмотренное перестройкой народного хозяйства приоритетное выделение средств на скорейшее решение жилищной проблемы, укрепление здоровья человека, удовлетворение его культурных и духовных потребностей выдвигает новые крупные задачи улучшения хозяйства и украшения нашего города.

## ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПРИРОДНЫЕ УСЛОВИЯ

Пенза — областной центр, крупный город, население которого превысило 540 тысяч жителей и в перспективе должно значительно возрасти. Как и другие аналогичные города страны, Пенза выполняет многообразные экономические, организационные и культурные функции, при этом ее производственной основой является крупная, главным образом, машиностроительная промышленность. На долю машиностроения (включая сюда и приборостроение) приходится большая часть всей промышленной продукции города и около 3/4 всех ее промышленных кадров.

Свой современный облик Пенза приобрела в результате успехов социалистической индустриализации и сложившейся в этих условиях системы территориального разделения труда и экономических взаимосвязей различных районов и городов страны.

Росту Пензы за годы Советской власти способствовал ряд причин. К числу их относится и то, что к началу социалистического строительства она уже успела сформироваться как губернский центр — город, заметный на карте страны, расположавший предпосылками для дальнейшего промышленного развития. Важную роль сыграло географическое, точнее, транспортно-географическое положение города. Пенза удобно расположена на перекрестке железнодорожных путей, играющих большую роль в межрайонных транспортных связях страны, и находится сравнительно близко от великого водного пути (до расположенной на Волге Сызрани около 250 км).

Одна из проходящих через Пензу железных дорог связывает ее с запада с центральной частью РСФСР и, в частности, с Москвой, расстояние до которой чуть превышает 700 км, а с востока — с близ расположенными областями Поволжья, Уралом, Сибирью и другими районами восточной части Союза. Следует учесть, что на востоке располагается вторая угольно-металлургическая база страны, мощные нефте- и газодобывающие районы, важнейшие лесные массивы, источни-

ки иных видов сырья, а также крупные центры обрабатывающей промышленности.

Другая железнодорожная магистраль, идущая в меридиональном направлении, дает Пензу удобную связь с Донбассом и рядом крупных промышленных центров: Харьковом, Горьким, Казанью и другими. По этой железной дороге в значительной мере осуществляется связь между первой угольно-металлургической базой страны и восточными районами, между Донбассом и рядом крупных центров Европейской части Союза, расположенных восточнее Москвы.

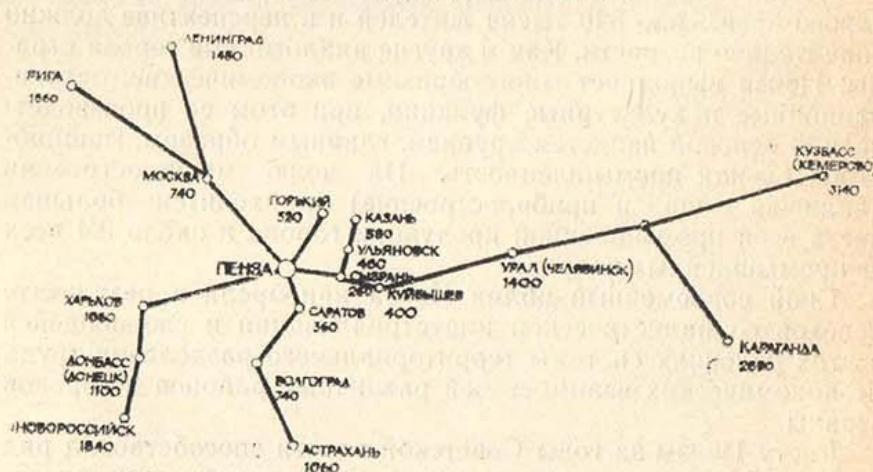


Рис. 1.

Схема транспортно-географического положения Пензы (расстояние от Пензы показано в километрах)

Из схемы транспортно-географического положения Пензы видно, что некоторые районы второй угольно-металлургической базы находятся примерно втрое дальше от Пензы, чем Донбасс. Казалось бы, завоз оттуда угля и металла экономически невыгоден. Однако это не так. Различия в себестоимости продукции (добыча угля в Кузбассе обходится в 2—3 раза дешевле, чем в Донбассе), в ассортименте продукции (профилия проката и т. п.) делают целесообразными эти экономические связи.

Таким образом, промышленность Пензы может опираться в своем развитии на уголь и металл Юга и Востока страны, на нефть и газ Второго Баку, на гидроэнергетические ресурсы Волги и т. д. Близость же Пензы к крупным машиностроительным центрам — Москве, Горькому, Куйбышеву и ряду

других — облегчает кооперирование пензенских предприятий со многими другими родственными заводами.

Именно эти широкие возможности транспортно-экономических связей с различными центрами и районами страны способствуют развитию современной производственной базы города, облегчают снабжение его промышленности сырьем и энергией.

Роль природных ресурсов самой Пензенской области в этом деле сравнительно невелика, так как ее внутриобластные ресурсы (полезные ископаемые, запасы гидроэнергии, лесные богатства) весьма ограничены.

К этому можно еще добавить, что промышленная продукция Пензы в решающей своей части потребляется далеко за пределами Пензенской области, а многие виды этой продукции находят сбыт и в зарубежных странах.

Людские трудовые ресурсы области являются важнейшим резервуаром, из которого быстро растущий город черпает кадры, столь необходимые для развивающегося промышленного производства и других отраслей своего хозяйства и культуры.

По отношению к территории своей области Пенза расположена очень удобно — она находится в ее центральной части (несколько ближе к восточным границам), в узле упоминавшихся выше двух железных дорог. К линиям этих дорог в большей или меньшей степени тяготеют все районы области. Это делает Пензу наиболее важным транспортно-экономическим центром области. Через Пензу проходит и важнейшая автомобильная трасса Москва — Куйбышев, пересекающая всю область в широтном направлении. Помимо того, сеть автодорог, расходящихся от Пензы, также облегчает ее связи с районами.

Пенза расположена на востоке Европейской части СССР, в пределах Приволжской возвышенности, у владения реки Пензы в Суре. Первоначальное ядро города — крепость была основана несколько выше устья реки Пензы.

Считается, что свое название город получил от реки, на берегу которой он был построен. В местах исторического расселения мордовского народа есть ряд речек с таким названием. Оно рассматривается как производное от двух мордовских слов: ПЕ — означающее конец и САМС — означающее прийти, т. е. конец хода (конец пути) или, иначе говоря, граница владения, пользования какого-нибудь мордовского рода.

Такое истолкование происхождения слова Пенза принято рядом ученых. Существуют и иные мнения.

В настоящее время территория города вытянулась в основном вдоль Суры, причем большая его часть находится на левобережной стороне. В свое время, до прокладки железных дорог, расположение на Суре являлось существенным фактором, способствовавшим росту экономического и административного значения города. Да и теперь Сура играет немалую роль в его жизни, обеспечивая техническое водоснабжение промышленности и удовлетворяя большую часть его нужд в питьевой воде.

Местность, в которой находится город, один из живописных уголков средней полосы России. Долина Суры в районе Пензы достигает ширины 5—7 километров. Столь большая ширина долины не соответствует мощности современного стока реки и обусловлена геологическим прошлым — существованием тут во время покровных оледенений водного потока гораздо более мощного, чем современная Сура. В пойменной части долины много озер — стариц. Правый берег долины более крутой, чем левый, большая часть его покрыта сосновым лесом. Здесь расположена популярная у горожан зона отдыха — Ахуны.

Левобережная сторона по своему рельефу неоднородна. Расположенная здесь западная возвышенная часть города занимает надпойменные террасы сурской долины и выступ края склона. Эта часть города намного выше восточной, находящейся в пойме реки Суры. Наиболее возвышенный район городской территории — это его юго-запад. Максимальная абсолютная высота достигает в этом районе 260 метров, что примерно на 120 метров выше меженного уровня воды в реке Суре. Рельеф усложняется здесь рядом глубоких оврагов.

Большую роль в рельефе территории города играет расположенная в его западной части возвышенность. Она является одним из остатков древней, более обширной возвышенности, расчлененной впоследствии эрозионными процессами на отдельные части. Эту возвышенность, имеющую форму огромного плосковерхого холма, в различных источниках называют по-разному, чаще холмом-останцием, реже увалом. Иногда местные жители называют ее даже горой, об этом свидетельствуют названия улиц города: Горная, Подгорная, Нагорная (ныне улица Кураева).

Интересно отметить, что еще герой Отечественной войны 1812 года поэт-партизан Денис Давыдов писал, что ему на-

вится Пенза и «холм, на коем лежит этот город». Не вдаваясь в терминологические тонкости, будем и мы пользоваться этим простым и удобным названием. Основанная у нижней части склона холма, Пенза впоследствии заняла часть долины и склоны возвышенности, а в дальнейшем частично взобралась и на нее. И в настоящее время большая часть плоской вершины холма покрыта старым лиственным лесом, в котором преобладает дуб. Таким образом, эта возвышенность не только вносит разнообразие в устройство поверхности города, но вместе с тем украшает и оздоравливает его своим лесным массивом<sup>1</sup>. Редко где можно найти такое сочетание крупного города и хорошо сохранившегося леса. Лесные великаны — вековые дубы украшают территорию городского парка культуры и отдыха имени Белинского, занявшего в свое время часть лесной площади. Через лес проходят асфальтированные дороги, связывающие другие части города с районом Западной Поляны, а также дающие прямую связь двум крупным промышленным районам города — северному и южному. Лесной массив примыкает к городу и частично входит в пределы городской черты и с восточной стороны.

Большая часть города, особенно его новые заводские районы, расположена на сравнительно ровной низменной части левобережья Суры. Границы городской застройки, таким образом, раздвинулись на север, запад и юг от старого центра. Расширилась застроенная территория также и на правобережье Суры. Рельеф местности здесь плоский. Недостатком низменных приречных участков города является наблюдаемое местами высокое залегание грунтовых вод и затопление части территории паводковыми водами, осложняющее возведение крупных зданий, прокладку дорог и другие работы по благоустройству.

В настоящее время сплошной городской застройкой занято около 65 кв. км. За последние годы конфигурация города

<sup>1</sup> Недалеко от Пензы начинается огромная защитная лесная полоса Пенза—Каменск, идущая на юг от Пензы к Украине. Пензенский лес — часть большой группы водоохранных лесов.

изменилась в связи со значительным новым строительством, располагающимся в основном в его северо-западной части, вдоль железнодорожной линии Пенза — Москва. Тут уже образовалась крупная городская полоса, протянувшаяся в широтном направлении к Арбекову. Возникли и другие районы новой застройки — в его южной части (Южная Поляна), отчасти и в заречной.

На рельефе территории города отразилась ее длительная геологическая история. В геологическом строении территории Пензы участвует широкий комплекс осадочных пород от палеозоя до четвертичных отложений.

В тектоническом отношении территория города находится в районе обширного мезозойского прогиба. Мульдообразное залегание горных пород благоприятствует аккумуляции подземных напорных вод и приводит к образованию здесь артезианского бассейна. Эти скопления пресных вод являются дополнительным источником снабжения города питьевой водой.

Местами, особенно на склонах холма, имеются выходы родниковых вод. Интересно отметить, что одна из улиц, расположенных у подножия этого холма, называется Ключевой. Вода ключей чистая, вкусная и холодная, она привлекает к себе, особенно в летние месяцы, тысячи жителей.

Полезными ископаемыми территории города и прилегающая к нему местность бедна. К четвертичным отложениям приурочены месторождения глин, пригодных для кирпичного производства и строительных песков. С третичными отложениями (палеогеновыми) связаны небольшие месторождения опок. Значительную часть сырья, необходимого для производства современных строительных материалов (бетона), в город приходится завозить издалека.

Климат Пензы умеренно-континентальный, что обусловлено ее положением на востоке средней полосы Европейской части территории Союза, в значительном отдалении от морей. Географические координаты города (округленно, т. е. без учета минут и секунд)  $53^{\circ}$  северной широты и  $45^{\circ}$  восточной долготы. Высота города над уровнем моря незначительна и большого влияния на климат не оказывает. Сильно влияют на особенности климата циклоны, которые здесь довольно часты. Они способствуют изменчивости метеорологических явлений, большим различиям их год от года.

Среднемесячная температура наиболее холодного месяца — января составляет  $-12,1^{\circ}$ , а наиболее теплого месяца —  $+19,8^{\circ}$ . Разница этих температур достигает почти  $32^{\circ}$ , в то время как в приморских городах Европы, расположенных на этой же широте, она примерно на одну треть меньше.

Тепловые ресурсы вегетационного периода в Пензе довольно велики, достигая в среднем около  $2300^{\circ}$  по сумме средних температур выше  $10^{\circ}$ , при этом в теплые годы они заметно повышаются, а в холодные опускаются несколько ниже  $2000^{\circ}$ .

Средняя продолжительность безморозного периода равна 151 дню, при этом первый мороз обычно наблюдается в октябре (в среднем 4-го), а последний — в мае (в среднем 5-го). В отдельные годы от сильных морозов страдают сады.

Осадков Пенза получает в среднем за год 559 мм по показаниям осадкомера, установленного на возвышенной части территории города, или 666 мм с учетом дефектов измерения. В нижней части города осадков выпадает меньше, чем в верхней (соответствующие показатели 474 и 602 мм), что обусловлено влиянием рельефа. Обычно две трети осадков выпадает в течение теплого периода, т. е. с апреля по сентябрь. Максимальное среднегодовое количество осадков более чем вдвое превышает минимальное. Часть осадков в летний период выпадает в виде ливней, что в условиях холмистого рельефа города требует создания хорошей водосливной сети. В городе, как и во всей области, довольно часты засухи.

Снежный покров лежит, по средним многолетним данным, 145 дней, появляясь 2 ноября и сходя 13 апреля. Обычно снежный покров прочно устанавливается с конца ноября.

Преобладают ветры, дующие с запада и юга. Так, в процентном отношении ветры юго-западного направления составляют 25%, южного — 19%, западного — 18%, юго-восточного — 11%, северо-западного — 12%, северного — 9%, восточного — 3%, северо-восточного — 3%. Безветрие наблюдается в среднем 144 дня в году, причем преимущественно в теплые месяцы.

Климатические условия Пензы и ее окрестностей благоприятны для здоровья населения и дают возможность культивирования довольно большого набора полезных, в том числе декоративных растений.

Главная водная артерия Пензы — река Сура — второй по величине, после Оки, правый приток Волги. Длина Суры — 841 км, а площадь водосбора превышает 65 тыс. кв. км, одна-

ко площадь ее водосборного бассейна до Пензы составляет 15 тыс. кв. км. Расстояние от Пензы до впадения Суры в Волгу превышает 600 км.

Начинаясь на западном склоне одной из вершин При-волжской возвышенности, возле деревни Сурские Шишки, в пределах Ульяновской области, река почти до подхода к Пензе имеет значительный уклон русла, и течение необычно быстрое для рек Восточно-Европейской равнины, ниже ее течение замедляется.

Территорию города река пересекает с юга на север. Ширина русла Суры в районе города неодинакова — она колебалась до постройки плотины от 50 до 250 метров. Глубина местами достигала 4—5 метров, но обычно она намного меньше, причем для Суры характерно обилие мелей и перекатов. Пойма реки в районе города имеет ряд протоков, действующих лишь во время паводков. Здесь же имеется ряд пойменных озер (их местные жители обычно называют «рогатками» за своеобразную, изогнутую форму), а также затонов. Во время весенних разливов Сура заливает обширную территорию, превращая значительную часть поймы в широкое водное зеркало.

Сура украшает город и широкую пригородную полосу. В будущем, с застройкой ее берегов красивыми многоэтажными зданиями и созданием вдоль нее линии бульваров, она станет еще более видным украшением и более четко выраженным водным стержнем Пензы. Хороша Сура и там, где она быстротечна, и там, где спокойно разлилась, подпруженная плотиной. Далеко просматривается ее зеленая, с зеркальными проблесками, долина с вершинами пензенского холма.

Весеннее половодье на Суре выражено очень резко, талые воды являются важнейшим источником ее питания<sup>1</sup>. Начинается оно обычно в конце марта — начале апреля. Во второй половине мая наступает меженный период, причем наиболее низкий уровень приходится на вторую половину лета.

Ледостав обычно устанавливается в конце ноября, а вскрытие реки происходит в первой половине апреля.

Среднегодовой расход воды у Пензы сильно колеблется в зависимости от климатических условий. Так, в многоводном году он достигает 85, а в маловодном — лишь около 30 кубометров в секунду. Очень неравномерен сток и в течение года.

<sup>1</sup> Талые вешние воды составляют 60% питания Суры, грунтовые воды — 25%, дожди — около 15%.

Во время половодья расход воды в несколько десятков раз (а иногда и более чем в сто раз) превышает величину среднемесячного расхода воды в зимнее время.

Большую часть годового стока Сура проносит во время половодья. В связи с этим по мере роста Пензы в городе периодически стала ощущаться нехватка воды для промышленных и коммунальных нужд.

Когда-то Сура была полноводнее, чем сейчас, и график ее годового стока носил несколько более равномерный характер. С распашкой земель, вырубкой большей части лесов положение изменилось. Между тем потребности Пензы в сурской воде растут. Причин здесь несколько: быстрый рост промышленности города, его населения и благоустройства. Все большее число жителей получает возможность пользоваться собственными ваннами и другими удобствами.

Создание на реке системы водохранилищ, способных вместить массы талых вод и зарегулировать ее сток, стало основным путем решения водной проблемы Пензы.

В 1959 году у северной окраины города была построена бетонная плотина длиной в 270 метров с глухим водосливом и щитовыми участками для сброса воды. Ее подпор распространился вверх по реке на 13 км, значительно подняв уровень воды и позволил создать водохранилище, улучшившее снабжение водой. Зарегулировав частично сток Суры, плотина заодно украсила город, сделав реку здесь более полноводной, широкой и пригодной для городского пассажирского сообщения.

Эта плотина явилась началом больших работ по регулированию стока реки с целью разрешения водной проблемы Пензы. Решающую роль в этом деле сыграло создание второго водохранилища у Куриловки. Длина плотины здесь составляет около 3 километров, ширина с подводной части превышает 100 м. Плотина земляная, но водосливная часть ее одета в бетон и железобетон. Объем земляных работ по набиву плотины составил более 3,5 млн. кубометров. Зеркало водохранилища достигает 110 кв. км, а емкость — 560 млн. кубометров. Это водохранилище полностью решило водные проблемы Пензы, позволило оросить большую площадь земли и создать недалеко от города обширную и хорошую зону отдыха.

Решение задачи достаточного обеспечения города водой не снимает и задач ее более рационального использования (очистки и неоднократного использования, введения более

экономичных по расходованию воды технологических процессов на производстве и т. п.), а также задач охраны чистоты воды и улучшения состояния водоохранных лесов в бассейне Суры.

В связи с сильным развитием эрозии в бассейне Суры мутность воды в реке довольно велика, особенно в верхней части ее течения. Так, у г. Пензы она достигает 442 граммов на один кубометр воды, что примерно в 10 раз превышает мутность воды ряда других притоков Волги, как, например, р. Ветлуги. Особенно велика мутность сурской воды во время весеннего половодья. Это затрудняет очистку воды, идущей на нужды города.

Как уже отмечалось, возросло значение Суры как источника водоснабжения промышленности и коммунального хозяйства. Присмотревшись к размещению промышленных предприятий города, нетрудно заметить, что многие из них расположены поблизости от реки. Причины этому разные. Так, например, бумажная фабрика «Маяк революции», строившаяся еще до прокладки железных дорог, использовала Суру как источник водоснабжения, энергетическую базу и транспортную артерию (получение со сплава лесоматериалов, вывоз продукции). Новые промышленные предприятия построены близ реки не столько из-за проблемы водоснабжения (хотя, например, для ТЭЦ-1 это имеет очень большое значение), сколько из-за ориентации на проложенные здесь ранее железнодорожные пути и наличие удобных площадок для строительства предприятий. Таким образом, Сура играет роль своеобразного «стержня» в размещении промышленного производства города и развертывании его новых индустриальных районов. Следует попутно отметить, что пока еще промышленность плохо благодарит свою «поилищу», сильно загрязняя ее.

Особенно следует отметить роль Суры как оздоровительного фактора. С ростом города и реализацией генерального плана его развития Сура и ее берега будут все шире использоваться как зона отдыха. Намечено расширить пляжи и увеличить протяженность благоустроенных набережных, приспособленных для прогулок и отдыха.

В пределах городской территории Сура принимает слева несколько мелких притоков: Пензу, Мойку, Шелеховку, Кашиевку и ручей Безымянный, длина которого — 12 км. У северной окраины протекает речка Пензятка. Все они очень невелики. Самый крупный из них — это река Пенза, исток ее находится в районе поселка Студенец-Каменский. Дли-

на реки составляет около 60 км, а площадь водосбора — 1260 кв. км. Наибольшую роль в ее питании играют талые воды. Среднегодовой сток ее определяется примерно в 6,3 кубометра в секунду, причем большая часть всего годового стока приходится на период весеннего половодья.

Подводя итоги характеристики природных условий и ресурсов территории Пензы, можно прийти к выводу, что они в целом, безусловно, благоприятны для дальнейшего развития города.

Основной костяк промышленности города состоит из машиностроительных предприятий, относительно мало загрязняющих атмосферу. Все же скопление заводов, автомобилей и жилищ привело и здесь к загрязнению воздушного бассейна. Слабым убеждением является то, что из всех крупных городов Поволжья Пенза обладает наиболее чистым воздухом.

Этому способствовала широкая газификация города, а также постройка и реконструкция установок по очистке выбросов в атмосферу.

Мировой опыт показывает, что возможности борьбы за чистоту атмосферы городов очень велики. В Лондоне мне пришлось наблюдать, как от вековой копоти усиленно очищаются здания — городу удалось добиться резкого улучшения состояния атмосферы. Ушли в прошлое знаменитые лондонские туманы (смог), часто покрывавшие улицы. Применение очистных установок стало там обязательным для всех предприятий (иначе им грозило закрытие), стало применяться автотопливо, дающее минимум вредных газов и т. п.

Степень загазованности атмосферы Пензы неодинаково по ее районам — выше в заводских и ниже, например, на Западной Поляне, где сказываются отсутствие крупных заводов, высота местности и лесное окружение. Возможности дальнейшего улучшения качества воздуха еще велики.

## ОСОБЕННОСТИ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Характеризуя особенности исторического развития Пензы, мы остановимся в основном на вопросах формирования ее как экономического и административного центра, а затем рассмотрим, как со временем менялись облик города, его территории, конфигурация, микрография. Эти вопросы имеют существенное значение для правильного понимания современного развития города и его внутренней географии. Что же касается тех сторон исторического развития, которыми обычно занимаются историки, то мы их здесь касаться не будем. Тем более, что такие работы историков по Пензе уже имеются.

Пенза принадлежит к числу городов, возникновение которых было связано с задачей укрепления государственных границ и освоения окраинных территорий России. При взгляде на современную карту страны это утверждение звучит почти неправдоподобно — ведь Пенза расположена в глубине Европейской части Союза и до любой границы отсюда далеко. Иначе, однако, обстояло дело в старину, когда закладывался новый город.

Территория, включаемая ныне в Пензенскую область, как и ряд других обширных территорий, расположенных к югу и востоку от тогдашних границ Русского государства, была ареной многовековой борьбы России с татарами<sup>1</sup>.

Как известно, границы Московской Руси, территории, заселяемые русскими, с течением времени расширялись. Движение русских на юг и на восток началось задолго до татарских набегов. В XIII веке вся территория, позднее вошедшая в Пензенский край, стала подвластна татарам. В дальнейшем, после покорения русскими татарского Казанского ханства (1552 г.) и присоединения Астраханского ханства

<sup>1</sup> Татаро-монгольские завоеватели, напавшие на Московскую Русь, включали в себя ряд народностей и племен, но их собирательно называли на Руси татарами, татарвой — в этом смысле мы и здесь употребляем этот термин.

(1556 г.), эта территория, как и ряд других земель, окончательно вошла в состав многонационального Русского государства, образовав его юго-восточную окраину.

Русское государство энергично укрепляло свои пограничные территории с целью защиты их от татарских набегов и создания условий, благоприятствующих дальнейшему заселению и хозяйственному развитию. С мордвой, составлявшей в то время значительную часть населения в бассейне рек Суры и Мокши, русские стремились укреплять дружеские отношения и превратить ее в своего союзника в борьбе с татарами.

Оборонительные линии прикрывали большие участки государственных границ России. Постепенно сторожевые черты в пределах нашего края продвигались все дальше на юг и восток<sup>1</sup>.

После постройки сторожевой линии, протянувшейся от Нижнего Ломова на Симбирск (современный Ульяновск), было решено загородить путь татарам в долину Суры, в районе впадения в нее реки Пензы. Город-крепость Пенза была построена в 1663 году. Первоначально крепость должна была только закрыть доступ татарам в широкую долину Суры, но в дальнейшем сторожевая черта протянулась от Пензы на восток, к Волге, где в 1683 году была возведена Сызрань.

Для своих набегов татарская конница обычно использовала «степные коридоры» — сравнительно узкие территории, занятые степью, позволявшие обходить большие лесные массивы. Одним из путей, удобных для татарских набегов, была долина реки Суры. Еще до основания Пензы, несколько севернее местоположения будущей крепости, было основано Черкасское поселение (бывшая его территория теперь вошла в северную часть Пензы), а затем возведена Пензенская крепость. Таким образом, в то время ее значение было довольно существенным.

Освобождение Московского государства от татаро-монгольского ига и его дальнейшая успешная борьба с Казанским ханством, присоединение Астраханского ханства, укрепление южных и восточных границ страны против набегов имело огромное значение для всей последующей истории на-

<sup>1</sup> В те времена характер государственных границ был иным, чем сейчас. Не было четких линий границ с погранзаставами. Реальные границы на юго-востоке определялись размещением русского населения и присоединившихся к России народностей, а также наличием военных объектов России — сторожевых черт и крепостей. Пограничные зоны были широки.

шей Родины. Напомним, что восточнее Казанского ханства русским уже не пришлось сталкиваться с крупными и сильными государственными образованиями. Это позволило России сравнительно быстро расширить свою территорию в восточном направлении и в конечном счете выйти на дальневосточное побережье Тихого океана.

В XVII веке сторожевые черты и русские города-крепости в бассейнах Мокши и Суры возводились все ближе к среднему течению Волги и вышли здесь на ее берега. Таким образом, «Дикое поле» или просто «Поле», как называли обширные пространства, прилегавшие к южным и восточным границам России, как бы отодвигались все дальше от центральных районов страны. Это уменьшало опасность набегов и укрепляло Русское государство.

Еще сегодня на пензенской земле можно видеть остатки старинных военных сооружений — земляных валов. При взгляде на них невольно возникают в памяти картины сравнительно недавнего исторического прошлого нашего края, нашей Родины.

Размещение сторожевых черт и место, которое занимала

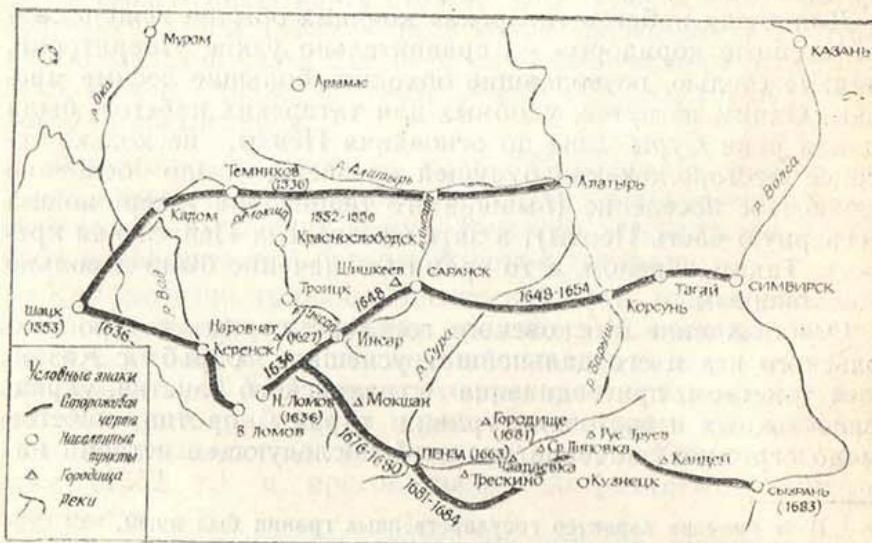


Рис. 2.

«Сторожевые черты в Пензенской губернии».

Пенза среди укрепленных пунктов, видно из картосхемы, помещенной на стр. 22<sup>1</sup>.

Города и поселения, создаваемые на оборонительных линиях, а также на защищенных ими землях, заселялись правительством «переведенцами» из других мест Русского государства. Впоследствии значительная часть земель Пензенского края была роздана помещикам, которые переводили в свои новые поместья часть крепостных крестьян из старых, обжитых районов страны. Кроме того, на плодородные земли осваиваемых территорий шел поток вольной колонизации. В результате всех этих переселенческих потоков пензенская земля стала довольно быстро заселяться и в экономическом отношении теснее сращиваться с центральной территорией страны.

Росло и экономическое значение Пензы, что обуславливалось хозяйственным развитием прилегающей территории, возрастанием значения города как пункта, через который проходили важные пути, связывающие центральные районы страны с Поволжьем и, наконец, ролью города как административного центра.

Важнейшей дорогой, пересекавшей в то время территорию нашего края, был тракт Москва—Саратов, который вел к Среднему Поволжью через Пензу.

Через Пензу шли также дороги, соединяющие ее с рядом соседних центров, в том числе с Симбирском.

Все эти дороги были грунтовыми, причем состояние их особенно ухудшалось во время распутицы. Торговая роль грунтовых дорог несколько вырастала зимой, что было связано с относительной дешевизной санного пути и возможностью провоза в это время года скоропортящихся грузов. Дороги с искусственным покрытием появились на территории области лишь во второй половине XIX столетия, да и то их протяженность была невелика.

Частично грузы дальнего следования отправлялись из Пензы водным путем. Однако использование Сурского водного пути здесь было ограничено и осуществлялось в основном во время весеннего повышения уровня реки. Помимо того, весьма сложно и дорого было доставлять по Суре барки вверх по течению. В связи с этим в Пензе практиковалось использование барок только для доставки грузов вниз по Суре.

<sup>1</sup> В основу картосхемы положена карта В. Х. Хохрякова «Сторожевые черты в Пензенской губернии», хранящаяся в Пензенском краеведческом музее.

ре (и далее по Волге и ее притокам). После первого рейса судовладельцы обычно продавали свои барки. Все это удешевляло речной транспорт, но все же он был намного выгоднее сухопутного транспорта. Интересно, что к середине XIX столетия на Суре насчитывалось свыше трех с половиной тысяч судорабочих — по тем временам немало. Путь от Пензы до устья Суры занимал около двух недель, до Рыбинска — около 40 дней. Впоследствии с прокладкой железных дорог Сура в пределах Пензенской губернии почти полностью утратила свое транспортное значение.

В недостаточном развитии транспорта проявлялась экономическая отсталость края, его сравнительно малая связь с национальным рынком страны. По этой же причине тормозился рост Пензы как торгового центра, «работавшего» на дальние рынки.

Малая товарность хозяйства, свойственная экономике того периода, сдерживала рост Пензы и как местного торгово-промышленного центра. Неудивительно, что много жителей города занималось сельским хозяйством (найти применение своего труда в другой сфере было трудно), да и численность городского населения была велика. Даже ко времени отмены крепостного права в Пензе насчитывалось лишь 28,5 тыс. жителей. По мнению Деконского, автора Военно-статистического обозрения Пензенской губернии, вышедшего в 1849 году, свыше половины городского населения губернии в то время занималось сельским хозяйством.

На первых порах развития торговли на территориях, окружающих Пензу, ее объектами были наиболее транспортабельные продукты сельского хозяйства и связанных с ними отраслей промышленности — мед, воск, лен, пенька, шерсть, кожи, спирт, скот (который доставлялся гоном) и т. п. Эти сравнительно дорогостоящие товары легче выдерживали высокую стоимость перевозок средствами тогдашнего транспорта. В дальнейшем, когда в Европейской части России четко обозначилась так называемая потребляющая полоса, все большее значение стал приобретать вывоз туда мяса, сала, яиц, зерна и т. п. Между прочим, огромный, по тому времени, вывоз спирта был по существу одной из форм вывоза зерна. Зерно служило сырьевой базой винокурения, а спирт в силу его более высокой стоимости по сравнению с зерном, легче «переносил» высокую стоимость перевозки, обусловленную характером и состоянием путей сообщения, т. е. был транспортабельнее.

Уже из этого перечисления товаров, служивших объектами торговли, видно, что Пенза трудно было превратиться в очень крупный центр их вывоза. Ведь производство этих товаров не концентрировалось вокруг города, а широко размещалось по территории губернии, и поэтому товарная продукция находила себе выход на дальние рынки через ряд сравнительно небольших торгово-транспортных центров.

На формирование Пензы, конечно, не могла не отразиться ее роль административного центра. По мере экономического развития обширной территории, расположенной в основном в бассейнах Суры и Мокши, продвижения рубежей Русского государства на восток и на юг возникала необходимость административного устройства и переустройства огромной территории, в пределах которой располагалась и Пенза.

Положение Пензы у самой крупной реки этого района и на важном сухопутном пути, соединяющем Москву со Средним Поволжьем, способствовало ее превращению в административный центр.

Впервые Пенза стала губернским центром еще в 1780 году. В 1797 году губернский центр был переведен из Пензы в Саратов, Пенза осталась уездным городом. Вскоре, однако, в 1801 году восстанавливается Пензенская губерния, и Пенза возвращается ее роль губернского центра. Конечно, при всех этих переменах менялись размеры территории, подчиненной Пензе как административному центру.

Пензенская область в ее современных границах (произошедшие в дальнейшем изменения границ области были незначительными) была образована 4 февраля 1939 года. Эти границы сильно отличаются от границ дореволюционной Пензенской губернии в основном в связи с тем, что на базе северных уездов с большим количеством мордовского населения была создана Мордовская АССР.

Современная Пенза является центром сравнительно небольшой (свыше 43 тыс. кв. км), но плотнозаселенной области, на территории которой проживает около 1,5 млн. человек. При этом в самой Пензе сконцентрирована треть всего населения области.

Длительное существование города как крупного административного центра положительно отразилось на развитии его экономики и культуры, на росте численности жителей.

Превращение Пензы в сколько-нибудь заметный промышленный центр связано с развитием капитализма в России, ус-

корившимся во второй половине XIX века, особенно после отмены крепостного права. Важным фактором и составной частью этого развития явился быстрый рост железнодорожной сети, характерный для пореформенной России. Первой железной дорогой, подошедшей к Пензе, была Сызрано-Вяземская, движение по которой открылось в 1874 году (ввод в эксплуатацию линии Вязьма—Батраки был завершен в 1877 году). Эта дорога шла по направлению основных грузопотоков, связывавших Пензу (и Пензенскую губернию) с центральной частью страны и Волгой. Несколько позже, в 1895 и 1896 гг., открывается движение по железнодорожной линии, пересекающей территорию губернии в меридиональном направлении — Рузаевка—Пенза и Пенза—Сердобск. Завершение строительства этой линии дало Пензе удобную железнодорожную связь с угольно-металлургической базой страны — Донбассом и рядом важных промышленных центров — Харьковом, Нижним Новгородом (Горьким), Казанью и др. Помимо того, что эти дороги облегчили связь Пензы с дальними районами страны, они способствовали росту ее как экономического центра губернии, удашевив связи с теми внутригубернскими территориями, через которые они проходили.

Рост промышленного и транспортного значения города во второй половине XIX века и начале XX века отразился на динамике роста его населения. С 50-х годов XIX века по 1911 год число жителей Пензы возросло в 4 раза, достигнув 85 тыс. жителей. Следует подчеркнуть, что структура промышленного производства Пензы в 1911 году коренным образом отличалась от современной. Как видно из диаграммы, свыше половины всей промышленной продукции города давали в то время предприятия, перерабатывавшие сельскохозяйственное сырье, и свыше четверти — бумажная фабрика. Металлообрабатывающие предприятия были на этом фоне едва заметны<sup>1</sup>.

В 1913 году, накануне первой мировой войны, в Пензе, по данным Пензенского губернского статистического комитета, насчитывалось 116 промышленных предприятий, на которых было занято 3,6 тыс. рабочих<sup>2</sup>. Уже из сопоставления этих двух показателей видно, что в основном здесь преобладали небольшие предприятия. Так, на 75 кирпичных заводах

<sup>1</sup> Пензенский государственный областной архив, ф. 177, ед. хр. 256-а.

<sup>2</sup> Пензенский государственный областной архив. Материалы к губернаторскому отчету за 1913 г.

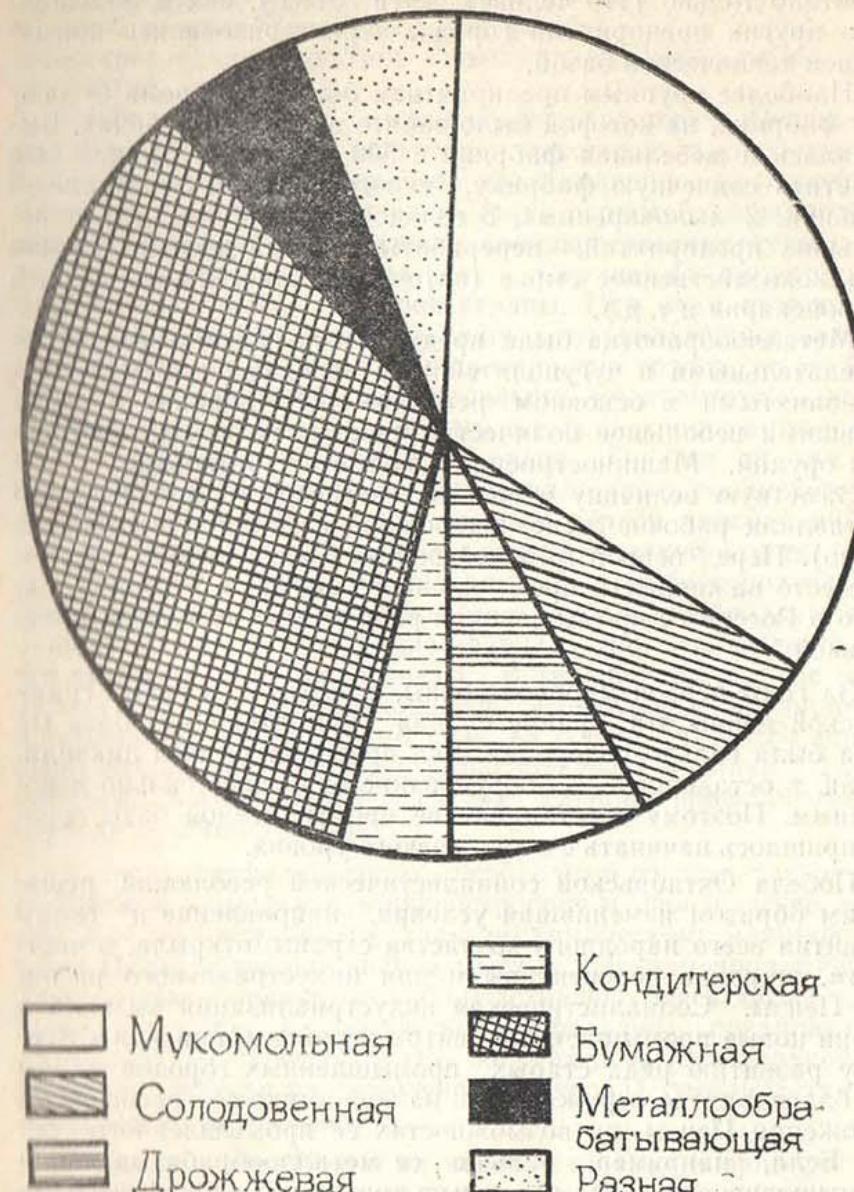


Рис. № 3.

«Отраслевая структура промышленности Пензы в 1911 г.»

работало только 1170 человек. Эти заводы, как и большинство других предприятий города, характеризовались примитивной технической базой.

Наиболее крупным предприятием была в то время бумажная фабрика, на которой было занято около 900 рабочих. Выделялась и мебельная фабрика с 500 рабочими. Можно еще отметить спичечную фабрику, типографию, 4 лесопилки, 6 мельниц, 2 мыловаренных, 3 солодовенных и ряд других небольших предприятий, перерабатывавших преимущественно сельскохозяйственное сырье (паточные, восковечные заводы, хлебопекарни и т. д.).

Металлообработка была представлена несколькими железноделательными и чугунолитейными заводами с 400 рабочими, занятыми в основном ремонтом оборудования и выпускавшими небольшое количество простых сельскохозяйственных орудий. Машиностроение в Пензе отсутствовало.

Заметную величину в составе пензенского пролетариата составляли рабочие железнодорожной станции и мастерских (депо). Перед первой мировой войной Пенза прочно занимала место важнейшего промышленного центра в губернии, однако в России ее промышленная роль была весьма незначительной.

За годы первой мировой войны, а затем и за время гражданской войны эта крайне слабая промышленная база города была сильно подорвана. Ряд предприятий был ликвидирован, в оставшихся — оборудование оказалось сильно изношенным. Поэтому восстановление промышленной базы города пришлось начинать с очень низкого уровня.

Победа Октябрьской социалистической революции, решившим образом изменившая условия, направление и темпы развития всего народного хозяйства страны, открыла, в частности, широкие перспективы и для индустриального развития Пензы. Социалистическая индустриализация вызвала к жизни новые промышленные центры и районы, привела к бурному развитию ряда старых промышленных городов — все это благоприятно отражалось и на экономико-географическом положении Пензы, на возможностях ее промышленного роста. Если, например, раньше ее металлообрабатывающая промышленность могла опираться только на южную угольно-металлургическую базу страны, то со строительством второй угольно-металлургической базы она смогла воспользоваться углем и металлом, шедшими с востока, а затем и электроэнергией волжских гидроэлектростанций.

Расширились возможности снабжения и кооперирования машиностроения Пензы в связи с ростом старых мощных машиностроительных центров Поволжья и Центрального района СССР.

Удобное экономико-географическое положение Пензы, наличие в ней трудовых ресурсов и некоторых других предпосылок развертывания крупного промышленного производства благоприятствовали развитию ряда отраслей машиностроения. Это по существу решило производственные судьбы города — он стал превращаться в один из быстрорастущих машиностроительных центров страны. При этом следует отметить, что не старые примитивные чугунолитейные заводы стали ядром развития машиностроения города, на их базе выросло лишь сравнительно небольшое предприятие — завод дезхимоборудования. Подлинным же первенцем машиностроения города стал велосипедный завод. Он был создан на основе строительства крупного металлообрабатывающего завода, начатого в Пензе еще в годы первой мировой войны. Стройка была завершена уже в годы Советской власти. Вырос большой хорошо оборудованный машиностроительный завод, способный производить довольно разнообразную продукцию. Основной продукцией завода, как это явствует из его названия, стали велосипеды. В дальнейшем на базе этого завода выросло и отпочковалось в отдельное предприятие производство часов. Затем уже на основе часовного завода было создано производство вычислительной техники. Таким образом, в Пензе сложились три крупные профилирующие отрасли машиностроения.

К числу профилирующих необходимо отнести также текстильное и химическое машиностроение и производство дизелей. Как по текстильному, так и по химическому машиностроению Пенза занимает видное место в союзном производстве. Текстильное машиностроение представлено здесь двумя крупными заводами, а химическое — большим предприятием «Химмаш». По существу к этой же отрасли в значительной мере можно отнести развернувшееся в городе производство арматуры и компрессоров.

Специализация Пензы на машиностроении и приборостроении как ведущих отраслях индустрии имела большое значение для темпов ее развития. Рост промышленности города как в годы, предшествовавшие Великой Отечественной войне, так и в послевоенные годы был стремительным. Это являлось одним из проявлений бурного развития советского машино-

строения и приборостроения. К тому же темпы развития машиностроения в Пензенской области были намного выше, чем по РСФСР в целом.

Так, например, если за 1940—1960 гг. выпуск продукции машиностроения и металлообработки по Российской Федерации вырос в 9 раз, то в Пензенской области за тот же период эта продукция выросла в 13 раз, причем основная часть прироста пришлась на долю областного центра.

За годы Советской власти с ростом грузооборота железных дорог и развитием автомобильного транспорта выросло значение Пензы и как транспортного центра. Потребности экономического и культурного развития страны способствовали изменению культурного облика города — здесь был создан, в частности, ряд высших учебных заведений и научно-исследовательских институтов. Последние связаны в основном с профилем пензенского машиностроения. И в этом отношении Пенза стала заметной на карте Советского Союза. Соответственно изменился и внешний облик города, резко улучшилось его благоустройство, выросла численность населения.

Многогранное развитие Пензы позволило ей оказывать все возрастающее положительное влияние на экономическую жизнь и культурное строительство всей области.

Характеризуя географическое положение любого города и отмечая его место на географической карте, мы обычно указываем и на его расположение по отношению к ближайшим крупным физико-географическим объектам, в частности к реке. Положение города на той или иной реке — фактор настолько важный для его развития, что иногда название города как бы сливаются с названием реки — вспомним, например, Ростов-на-Дону, Волгоград, Комсомольск-на-Амуре... Свое название от реки, на которой она была основана, получила столица нашей Родины Москва и многие другие города.

Но даже и в том случае, когда название реки не отразилось в названии города, образы города и реки, на которой он расположен, бывают тесно слиты в нашем сознании. Так, говоря о Ленинграде, мы невольно вспоминаем «...Невы державное течение, береговой ее гранит». Тут образ города и реки как бы слиты навеки. У Пензы дело обстоит иначе.

В первой главе книги уже отмечалось, что Сура протекает

у города Пензы по очень широкой долине. Раньше русло реки было здесь как бы прижато к восточному (ахунскому) склону долины, а вдоль левого склона протекала река Пенза, впадавшая в Суру у северной окраины города (а в более далеком прошлом, когда город был меньше, за северной окраиной). Однако впоследствии Сура несколько изменила свое русло — образовался изгиб реки, а затем протока, которая связывала этот изгиб с рекой Пензой выше устья. В дальнейшем у южной окраины города это ответвление превратилось в основное русло Суры, а прежнее русло стало староречьем, наполняющимся водою лишь во время половодья. Таким образом, Сура перехватила нижнюю часть русла реки Пензы, проходящего вдоль города.

Все эти изменения отражены на помещенных здесь схемах планов города, относящихся ко второй половине XVIII века (А), середине XIX века (Б) и современном (В).



Рис. № 4.

«Изменение территории г. Пензы и русел рек Пензы и Суры с XVIII по XX век»

Такие перехваты одной рекой части русла другой реки — явление известное в физической географии и в данном случае именно «агрессия» Суры стала причиной разноголосицы, которую можно встретить в разных источниках при характеристике местоположения города. К этому можно еще добавить, что в своем развитии город все больше осваивал приступную территорию. Здесь были удобные площадки для застройки и затем для прокладки железнодорожных линий. До прокладки железных дорог имело значение и находящееся здесь начало сурского судоходного пути.

Для города это изменение основного русла Суры было благоприятно. Его украсила большая река, которая, особенно

но теперь, после постройки плотины, стала широкой, более красивой и достаточно полноводной. Вот почему пензенцы по праву называют свой город городом на Суре, а пензенский край — сурским краем.

При выборе места для постройки крепости Пенза имели большое значение военно-географические соображения. Ка- залось бы, строителям крепости было удобно строить ее не- сколько севернее, то есть там, где на берегу реки размещалось Черкасское поселение<sup>1</sup>. Это поселение было заселено выходцами из Украины, вынужденными покинуть родные ме- ста. Русское государство приняло их, причем часть этих вы- ходцев была поселена в тогдашних пограничных районах страны, где были свободные земли и где нужны были люди, способные защищать рубежи России.

Строители Пензенской крепости предпочли строить ее юж-нее Черкасского поселения. Вероятно, они учитывали, что здесь крепость сможет лучше опираться на естественную за- щиту — возвышенность, покрытую лесом. В лесу, как уже отмечалось, конница кочевников была менее маневренна, с нею легче было бороться. Леса были естественными щитами, прикрывавшими от лихих набегов поселения мордвы, и они же были использованы при создании укрепленных линий Рус- ского государства на юго-восточных рубежах. Крепость была небольшой и имела почти квадратную форму. Каждая сто- рона квадрата достигала в длину около 100 сажен, т. е. около 213 метров. Стены ее и башни, сделанные из толстых дубо- вых бревен, были по тому времени довольно солидной защи- той. Помимо того, ее оборонительными сооружениями служи- ли рвы, земляные валы и, наконец, лесные засеки. Последние были сделаны в лесу, примыкавшем к крепости, и состояли из срубленных деревьев, положенных вершинами в сторону воз- можного набега неприятеля. С вершины холма далеко про- сматривалась широкая речная долина Суры — путь, исполь- зуемый для набегов. На вершине была установлена засечная черта и выставлялись караульные, следившие за просматри- ваемой местностью. «Стежка», т. е. тропинка караулов, про- ходила частично вдоль вершины холма-останца по стороне, об- ращенной к югу и юго-западу. Интересно отметить, что жители Пензы часто называли еще и в XIX веке лес, растущий на вер- шине холма «Засекой». Обороноспособность Пензенской кре-

<sup>1</sup> Черкасское поселение возникло после 1648 года на левом берегу Пензы у впадения ее в Суру.

пости была проверена оружием — она устояла против двух набегов татар в 1680 и 1717 гг.

Крепость занимала пространство, которое на территории современной Пензы оконтуривается улицами Лермонтова, Карла Маркса, Куйбышева и Кирова (на последней сохра- нился остаток земляного вала). Как и другие аналогичные крепости того времени, она обросла слободами и посадами. В слободах жили служилые люди, ее воинский состав, а в поса- дах проживало гражданское население, состоявшее в основ- ном из ремесленников и торговцев. Как служилое, так и гражданское население города в то время в значительной своей части занималось сельским хозяйством, причем служи- лые люди наделялись пахотной землей.

Строились дворы не тесно — во многих были огороды и сады, город довольно сильно «расползлся» по землям, окру- жающим крепость, особенно к северу и югу от нее. В южном направлении шли слободы и улицы пеших казаков (улицы Куйбышева, Богданова и Калинина в то время назывались соответственно Верхней, Средней и Нижней Пешими). Кон- ные казаки построили свою слободу северо-западнее крепо- сти, примерно там, где в настоящее время пролегает проспект Победы — ранее там находилась Конная улица. У юго-вос- точного угла крепости располагалась небольшая Пушкарная слобода, где жили пушкари (улица Замойского ранее назы- валась Пушкарской). Посады (посадские улицы) протяну- лись по склону холма в основном в северном направлении, вдоль реки, по территории, занимаемой в настоящее время улицами Володарского, Московской, Кирова.

Улицы создавались довольно прямые, кварталы имели форму вытянутых четырехугольников, и эта первоначальная планировка крепости, слобод и посадов на века вошла в об- щую планировку города. Это видно, например, из плана Пензы второй половины XVIII века (с показом линий быв- ших укреплений), приложенного к книге А. Хвощева, посвя- щенной истории Пензенского края, который мы здесь воспро- изводим. Впрочем, видно это и из плана современной Пензы, стоит только на место ряда новых названий улиц мысленно поставить старые, и прошлое довольно зримо проступает — как бы вновь ожидают Пешие, Конные, Драгунские, Пушкар- ские улицы — свидетели боевого прошлого города-крепости.

В целом, как видно из плана, территория города перво- начально имела конфигурацию сравнительно неширокой по- лосы (прямоугольника), протянувшейся параллельно руслу

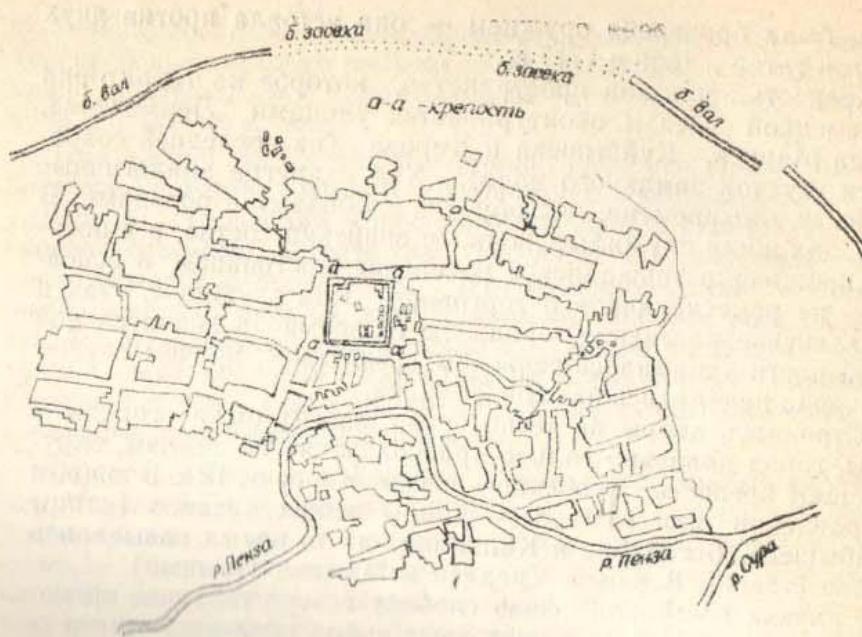


Рис. № 5.

План города Пензы во второй половине XVIII века.

реки по ее левобережью. С развитием города и устраниением опасности набегов татар территория постепенно расширялась, удлинялась, появились небольшие поселки и на правобережье реки. Но все эти изменения были сравнительно невелики. Если сравнить, например, план Пензы, относящийся ко второй половине XVIII столетия, с планом города, относящимся к кануну Октябрьской социалистической революции, то можно будет отметить лишь небольшой прирост территории города с севера и с запада (за счет «оттеснения» лесного массива) — и это почти все. Между тем население города возросло за эти годы во много раз. Очевидно, его размещение шло не столько за счет прироста территории, сколько за счет повышения плотности населения в старой застроенной части. Огороды, сады, обширные дворы теснились, давая место новым постройкам.

Свое военное значение Пензенская крепость утратила с конца XVII века. Все большую роль приобретали здесь ремесла и торговля. Во второй половине XVIII века усиливается пользование Сурского водного пути — у впадения реки Пен-

ы в Суру создаются хлебная и торговая пристань.

С утратой военного значения города, изменениями его экономики и состава населения меняется, в известной мере, и внутренняя география города. Земли, занятые под различные сельскохозяйственные угодья, все больше превращаются в районы городской застройки, и эта застройка уплотняется. Места, находящиеся между старым ядром города и покрытой лесом вершиной холма, заселяются в значительной мере дворянами. Так создается Дворянская улица (современное ее название Красная). Дворянские и купеческие особняки появляются в районе улиц, носящих теперь наименование Володарского и Карла Маркса. Поближе к торговым рядам поселяется торговый люд — это в районе современных улиц Московской, Горького, Бакунина, Кирова, Пушкина. В дальнейшем в районе первичного ядра возводятся здания административных учреждений, учебных заведений и т. д. Эти изменения в основном охватывают старую часть города, расположенную на левобережье Суры.

Таким образом, развитие капитализма, которое для многих городов России сыграло огромную градообразующую роль, привело к сильнейшему изменению их территории и планировки, на этой стороне развития Пензы отразилось сравнительно слабо.

Бурное индустриальное развитие Пензы за годы Советской власти, особенно за послевоенные годы, принесло с собой качественные изменения всего облика города и, в частности, его территории, конфигурации и микрографии.

Постройка современного крупного промышленного предприятия — это не только событие в промышленном развитии города, но и фактор, влияющий на весь его экономический и культурный облик, важный составной элемент всего градостроительства. Наглядный пример в этом смысле — Пензенский велосипедный завод, который дал мощный толчок последующему развитию промышленного комплекса города. Как уже отмечалось, на его базе возникла группа машино- и приборостроительных заводов, была построена ТЭЦ, укрепившая энергетику Пензы. Вокруг завода вырос новый жилой район, население города возросло за счет его рабочих и служащих, изменилось размещение городского населения. Появились новые коммуникации — возникли новые маршруты городского транспорта, новые кварталы получили современное водоснабжение, канализацию, электроэнергию, газоснабжение и т. д. Была создана сеть торговых предприятий, обществен-

ного питания, организованы новые учебные заведения, в которых шла подготовка рабочих массовых профессий и т. д. При заводе создан один из лучших клубов города — ныне Дворец культуры имени Кирова.

Постройка велозавода положила начало созданию самого крупного промышленного района Пензы. Теперь на предприятиях этого района занято около  $\frac{2}{3}$  всех промышленных кадров города. Целесообразность постройки заводов поближе к железной дороге, наличие в этом районе площадок, удобных для нового промышленного и жилищного строительства, привело к созданию застроенной и продолжающей застраиватьсь обширной полосы, протянувшейся к Арбекову.

Несколько позже крупное промышленное и жилищное строительство стало разворачиваться и в южной части города, близкой к линии железной дороги и располагавшей удобными площадками для строительства.

В сравнительно пока еще небольшой мере новое строительство затронуло и правобережную часть, особенно ее северную половину, где был создан завод медпрепаратов. В ближайшие десятилетия придется гораздо шире использовать Правобережье для дальнейшего роста города. Конкретная характеристика основных черт современной внутренней географии города, а также развития нового строительства и его отражения на облике отдельных районов дается в главе, посвященной микрографии Пензы.

## НАСЕЛЕНИЕ

Прослеживая исторические и экономико-географические особенности формирования Пензы, нетрудно было убедиться, что на протяжении трехвековой истории функции города сильно видоизменились, и с их изменением менялось количество его жителей, а также их профессиональный состав.

Данные о количестве населения Пензы в далеком прошлом не точны. Полагают, что в 1666 году оно составляло около 3, а в 1784 году — около 9 тыс. человек, а к началу пореформенного периода достигло 28 тыс. человек. С развитием капитализма абсолютные размеры прироста населения города возрастают, и общая численность жителей с дореформенного периода ко времени начала первой мировой войны утроилось, составив в 1913 году 88 тыс. человек.

В первые годы Советской власти значительного роста населения Пензы не наблюдалось, и только в дальнейшем, с увеличением масштабов промышленного производства, этот рост начинает делаться все ощутимее, о чем свидетельствует сопоставление данных о числе жителей города по пяти переписям населения (в тысячах): 1926 — 92, 1939 — 160, 1959 — 255, 1970 — 374 и 1979 — 483.

Длительное время население Пензы ежегодно росло примерно на 10—12 тыс. человек, и как уже отмечалось, в 1986 году его численность превысила 540 тыс. человек. В восьмидесятых годах прирост снизился, примерно, вдвое.

Говоря об изменениях социального состава жителей города, можно отметить, что вначале преобладало служивое и неслуживое население, связанное с постройкой и задачами обороны крепости. Затем шел рост торговой и чиновничьей прослойки при большом числе горожан, непосредственно занимающихся сельским хозяйством или связанных с ним, как источником дохода (помещичье-дворянская прослойка). Ремесла в городе были развиты слабо. Так, например, в 1765 году количество купцов значительно превышало число ремесленников.

Вольнонаемные рабочие в Пензе имелись еще в дореформенное время, но более заметной частью населения они стали лишь после отмены крепостного права. Однако и перед первой мировой войной (1913 г.) только 6% населения Пензы приходилось на рабочих. Прослойка дворян, духовенства, купцов была втрое больше.

Октябрьская революция привела к коренным сдвигам в социальном и профессиональном составе населения всей страны, в том числе и Пензы, и открыла широкие возможности для дальнейшего развития города, превращения его в крупный пролетарский центр, крупный центр культуры.

Рост населения города за годы Советской власти определяется главным образом увеличением числа рабочих и служащих, причем важнейшую роль в этом процессе играет приток населения из окружающих районов.

Естественный прирост населения сравнительно невелик и за последние годы снижается за счет уменьшения рождаемости. Успехи здравоохранения и улучшение материального положения горожан позволили значительно снизить смертность. Так, в 1913 году на 1000 жителей ежегодная смертность в Пензе составляла 35 чел., в 1940 году этот показатель снизился до 19 человек, а в 1986 году — до 8 человек. Однако одновременно шло и снижение рождаемости. Так, например, на 1000 жителей рождаемость составляла в 1913 году 44 человека, в 1940 — 33 человека, а в 1986 г. — 13 человек. В результате естественный прирост составлял в 1913 г. — 9 человек, в 1940 — 14 чел., в 1986 — 6 чел. на 1000 жителей.

Из сопоставления данных о естественном приросте населения и размеров общего увеличения числа жителей Пензы нетрудно установить, что прирост населения города за последние годы примерно на 2/3 шел за счет механического (т. е. притока извне) и на 1/3 за счет естественного прироста населения. Теперь значение обоих этих источников прироста населения почти одинаково.

Быстрый рост промышленности города — решающий фактор, приведший к росту его населения за годы Советской власти. Вместе с тем нельзя недооценивать и другие факторы, способствующие этому процессу. Так, серьезное значение имело и имеет развитие Пензы как культурного центра — создание здесь ряда высших и специальных учебных заведений, научно-исследовательских институтов и т. п.

Наконец, выполнение организационно-хозяйственных и административно-управленческих функций областного центра

требует гораздо больше людей, чем требовалось на административному аппарату губернского центра в дореволюционной России. Это обусловлено тем, что функции по управлению и организации, которые выполняет областной центр в условиях обобществленного производства, неизмеримо сложнее и разностороннее, чем административно-управленческие функции губернского центра в условиях капитализма. Рост административно-управленческого аппарата, транспорта и связи, торгово-распределительной сети и т. п. также вносит существенный вклад в увеличение населения города.

С 1936 по 1982 год численность рабочих и служащих, занятых в различных отраслях народного хозяйства города, увеличилась более чем в 6 раз.

Пенза как главный город области существенно отличается по своим размерам от других городов. В ней сосредоточено свыше половины всего городского населения области, а остальное городское население распределяется между рядом сравнительно небольших центров. Самый крупный из них Кузнецк — примерно в 5 раз меньше Пензы.

За годы Советской власти удельный вес жителей Пензы во всем населении области сильно вырос. Если в 1926 году в ней проживало менее одной десятой, то в 1986 году на ее долю приходилось уже треть всего населения.

Сравнивая Пензу с другими городами Поволжского экономического района, мы увидим, что она по числу жителей отнюдь не относится к крупнейшим его центрам и намного уступает таким старым городам, как Горький, Куйбышев, Казань и Саратов.

Пенза по численности населения занимала в 1979 году в СССР 47 место. Однако из этого порядкового номера не следует, что роль Пензы как индустриального центра сравнительно невелика. Верное мнение о ее роли как одного из промышленных центров Союза или Федерации можно составить лишь с учетом ее промышленной специализации.

Возросшее значение Пензы как промышленного, транспортного, культурного и административного центра отразилось на профессиональном составе ее населения. Более 2/3 его составляют рабочие, инженерно-технические работники и вспомогательный персонал, занятые в промышленности, строительстве, транспорте и связи, из них основная масса приходится на тяжелую промышленность, главным образом, машиностроение и приборостроение. Развитие промышленного комплекса города и рост его технической оснащенности

способствуют быстрому увеличению численности высококвалифицированных рабочих и инженерно-технического персонала, в связи с чем создана разветвленная система подготовки кадров разной квалификации.

Около 1/3 трудящихся работает в областных и иных учреждениях, в учебных заведениях, научных институтах, проектных и конструкторских организациях. Значительно возрастает число людей, занятых в сфере обслуживания. Эта тенденция будет продолжаться и в ближайшие годы. Численность и структура профессионального состава населения показывает, что Пенза принадлежит к числу многофункциональных крупных городов Союза.

В связи с вовлечением женщин в различные сферы трудовой деятельности их удельный вес среди трудящихся города сильно возрос по сравнению с дореволюционным временем. Женщины составляют 52% всего количества лиц, занятых в общественном производстве, а в некоторых профессиональных группах их численное преобладание проявляется особенно сильно. Так, среди врачей их около 70%, а среди среднего медицинского персонала и учителей — около 90% всех работников.

По своему национальному составу население Пензы довольно однородно — выше 9/10 (93,3%) — в 1979 г.) приходится на русских. Из других национальностей можно отметить морду (2,6%) и татар (1,4%). На прочие национальности приходится 3,3%. За годы Советской власти удельный вес мордвы вырос почти в четыре раза (по переписи 1926 года на морду приходилось 0,7%). Несколько увеличился за это время и удельный вес татар. Это связано в основном с приливом в Пензу рабочей силы из мордовских и татарских сел области.

Социалистические преобразования, проведенные в нашей стране, обусловили коренное изменение жилищно-бытовых и социально-культурных условий жизни и быта трудящихся. Современный жилой фонд Пензы на 4/5 состоит из жилищ, построенных за послеоктябрьские годы. На смену домов, в большей части которых не было водопровода, канализации и электричества, пришли современные дома. В 1986 году выше 90% обобществленного жилого фонда уже характеризовалось наличием водопровода, канализации, центрального отопления и газа.

Изменился и облик города в целом — асфальтированные улицы пролегли там, где прежде стояла непролазная грязь,

появился разветвленный городской транспорт, создана сеть кинотеатров, клубов, спортивных сооружений.

Большие успехи в деле народного просвещения способствовали резкому повышению уровня образования населения Пензы. Если в 1939 году на 1000 жителей имели высшее и среднее образование (полное и неполное) 170 человек, то в 1979 году их насчитывалось уже 641 человек.

Законченное высшее образование на 1000 человек населения имели в 1939 году 9, а в 1979 году 99 человек.

Большие изменения произошли в медицинском обслуживании населения. Так, только за последние четверть века (1961—1985 г.г.) число врачей, приходящихся на 10 тыс. жителей Пензы, увеличилось почти вдвое — с 29 до 47 человек. Расширилась, но пока еще в недостаточной мере, сеть больниц и поликлиник, диспансеров, улучшилось их оборудование. На предприятиях, крупных учреждениях, учебных заведениях созданы медицинские пункты. Благодаря улучшению медицинского обслуживания населения и росту благоустройства города исчезла малярия, резко сократилось число кишечных заболеваний. Как уже отмечалось, сильно снизилась по сравнению с дореволюционным временем смертность, особенно детская, хотя возможности ее дальнейшего снижения еще очень велики. И все же медицинское обслуживание возросшего населения города отстает от его нужд.

Одна из примет нашей эпохи — увеличение подвижности населения. Рост благосостояния, развитие транспорта, советское трудовое законодательство, предоставившее рабочим и служащим трудовые отпуска, дали толчок к резкому увеличению числа поездок, в том числе туристических. Многие тысячи жителей города отдыхают и лечатся на удаленных курортах.

Растущий пензенский промышленный комплекс привлекает к себе рабочую силу не только из числа жителей города, но и из ряда прилегающих сел.

Резкое отставание социально-культурной сферы от возросших потребностей нашего общества, характерное для всего Союза, полностью проявляется и в Пензе. За годы перестройки в городе значительно возросло жилищное строительство, как и строительство других объектов социальной сферы, но все это пока отстает от требований жизни.

## ПЕНЗА ИНДУСТРИАЛЬНАЯ

Из разнообразных функций Пензы как административного, культурного, транспортного и промышленного центра именно последняя функция приобрела за годы Советской власти решающее значение в развитии города. Индустриальный рост Пензы, как уже было отмечено, определил собою в основном рост ее населения, рост застроенной территории, возникновение новых районов и лежит в основе преобразования всего внешнего облика города и повышения уровня его благоустройства.

Когда говорят Пенза — то прежде всего возникает картина ее кипучей промышленной жизни, и вспоминаются флагманы ее индустрии — предприятия, получившие широкую известность в нашей стране.

Современная Пенза является самым крупным в СССР центром производства прядильных машин и одним из крупнейших центров химического машиностроения, производства компрессоров, дизелей, вычислительных машин, велосипедов и мотовелосипедов, часов и некоторых других изделий. Уже из этого перечисления вырисовывается специализация Пензы в союзном промышленном производстве, и видна решающая роль машиностроения и приборостроения в промышленном профиле города.

Укреплена энергетическая база — построены две тепловые электростанции, город подключен к Единой высоковольтной сети Европейской части СССР и к газопроводу Саратов—Горький.

На Пензу приходится около половины всей промышленной продукции области.

Промышленность Пензы, особенно ее ведущая отрасль, характеризуется наличием крупных предприятий и их большим удельным весом во всей индустрии города. Так, предшим из которых занято свыше тысячи человек, сконцентрировали в себе более 4/5 всех промышленных кадров города.

В связи с курсом на развитие малых и средних городов,

принятым за последние годы в нашей стране, наметилась тенденция к некоторому рассредоточению промышленности. В частности, предприятия, расположенные в мощных индустриальных центрах, стали создавать свои филиалы в небольших городах. В Пензенской области такие филиалы уже созданы дизельным заводом, швейной фабрикой имени Клары Цеткин, заводом им. Фрунзе и некоторыми другими предприятиями.

Начинать индустриальное развитие Пензы в первые годы Советской власти пришлось с очень низкого уровня. Незначительная промышленная база, сложившаяся здесь в дореволюционные годы, была сильно подорвана за годы первой мировой и гражданской войн. Восстановление вначале здесь шло менее высокими темпами, чем по стране в целом. Индустриальное развитие приняло более широкий размах в годы первых пятилеток. Не прекратилось оно и в годы Великой Отечественной войны, когда Пенза оказалась одним из тыловых промышленных центров. В послевоенные годы промышленное развитие приняло более крупные масштабы. Этот рост знаменовал собой главным образом стремительное развитие машиностроения и приборостроения путем создания ряда крупных предприятий, основанных на современной технической базе и дальнейшего развития предприятий, сложившихся ранее. К 50-летию Советской власти на долю машиностроения приходилось уже свыше 2/3 всей валовой промышленной продукции.

По мере возрастания производственной мощи Пензы, как промышленного центра, все более многогранным становится ее экономический профиль и, в частности, все более разнообразным — машиностроение, специализирующееся, по преимуществу, на производстве неметаллоемких изделий. Получая из различных экономических районов страны сырье и полуфабрикаты, Пенза превращает их в сложные машины и приборы.

Как уже отмечалось в главе, посвященной особенностям исторического развития города, родоначальником машиностроения следует считать завод, строительство которого началось в годы первой мировой войны (1915 г.). Его постройка была завершена уже в годы Советской власти, и он специализировался на производстве велосипедов. Это было первое, хорошо оборудованное машиностроительное предприятие города.

Пензенский велозавод — один из крупнейших в велосипедной промышленности страны, и его удельный вес в союз-

ном производстве велосипедов и мопедов весьма велик.

Пензенский часовой завод, выпуская в год несколько млн штук наручных часов (в 1986 г. — 6,3 млн.), дает около  $\frac{1}{3}$  их производства в Союзе. Часть продукции завода идет на экспорт.

В условиях научно-технической революции, преобразующей производительные силы, потребность в счетных и счетно-аналитических машинах растет во все более широких масштабах, и превращение Пензы в один из крупнейших центров по изготовлению этих машин, сулит хорошие перспективы дальнейшему индустриальному развитию города.

Текстильное машиностроение в Пензе представлено двумя предприятиями: Пензмашзаводом, выпускающим прядильные машины, предназначенные для выработки пряжи из хлопка, шерсти, льна и искусственного волокна, и Пензтекстильмашем, производящим ленточные машины. Машины, вырабатываемые этими предприятиями, идут в такие известные центры текстильной промышленности страны, как Иваново, Орехово-Зуево, а также на предприятия, вновь созданные в различных районах Союза. Значительная часть прядильных машин направляется на экспорт, особенно в социалистические и развивающиеся страны.

Заводы текстильного машиностроения Пензы за последние годы были реконструированы, что позволило не только увеличить объем производства, но перейти на выпуск более совершенной продукции. Усовершенствование машин направлено преимущественно в сторону большей их автоматизации.

Ведущая роль Пензенской области<sup>1</sup> в прядильном и прядильном машиностроении РСФСР сделала целесообразным организацию в Пензе специального научно-исследовательского экспериментального института («НИИЭКИПМАШ») с двумя опытными предприятиями — заводом прядильного оборудования и прядильной фабрикой.

К числу важнейших отраслей индустрии, представленных

в городе, относится и химическое машиностроение, получившее особенное развитие с вводом в строй химмашзавода (1953 г.), вскоре ставшим одним из крупнейших предприятий этой отрасли. Выпускаемая им продукция весьма разнообразна и поставляется не только химической промышленности, но и ряду других отраслей народного хозяйства.

Частично производит химическое оборудование и расположенный в Пензе завод дезхимоборудования. На большую химию работает и компрессорный завод, а также предприятия производственного объединения «Тяжпромарматура». Часть продукции этих заводов идет на экспорт.

Пензенский компрессорный завод поставляет свои изделия различным отраслям народного хозяйства. Современные компрессоры, служащие для сжатия и подачи воздуха или различных газов под сильным давлением, являются сложными машинами. Например, есть газовые компрессоры, имеющие в длину около 14 метров, при ширине в 19 и высоте 7,5 метра. Вес такого компрессора достигает 70 тонн и состоит он более чем из 20 тысяч деталей. Применение компрессоров в народном хозяйстве весьма разнообразно: снабжение воздухом пневматического инструмента, пневматических систем управления, надув поршневых двигателей внутреннего сгорания и т. п.

Завод, построенный в 1951 году, первоначально выпускал только воздушные компрессоры, а затем стал вырабатывать и газовые. Он специализируется на выпуске тяжелых мощных компрессоров, вес некоторых видов его изделий достигает 300 тонн. Это и трудоемкое и металлоемкое производство, имеющее большое народнохозяйственное значение.

Продукция арматурных заводов идет в разные отрасли промышленности: химическую, черную металлургию, нефтяную и газовую, сахарную и ряд других.

К числу молодых машиностроительных предприятий Пензы относится дизельный завод, начавший выпуск изделий в 1957 году. Непрерывно наращивая мощность, он превратился за последние годы в одно из крупнейших предприятий города. Его специализация — дизели, предназначенные в основном для тепловозов. Эти же двигатели используются и для других нужд, например, при создании мелких электростанций, для установки на судах и т. п.

С развитием машиностроения выросла потребность в организации местной литейной базы и увеличении производства поковок и штамповок, необходимых для машиностроения.

<sup>1</sup> Помимо заводов текстильного машиностроения в Пензе, аналогичное предприятие имеется в Кузнецке — «Кузтекстильмаш», — выпускающее разрыхлительно-трепальные машины.

Эти задачи решались путем создания на отдельных предприятиях крупных цехов, рассчитанных на удовлетворение не только собственных потребностей, но и на обслуживание других машиностроительных заводов города. В результате значительно укрепились производственные связи между рядом заводов города, и стали более рациональными внешние экономические связи.

Помимо названных выше крупнейших заводов Пензы, определяющих ее место в промышленном производстве республики и страны, в ее машиностроение и металлообработку вносят свой вклад и некоторые другие предприятия, как например, заводы коммунального машиностроения, «Автозапчасть», подшипниковый.

К числу новых производств следует отнести завод медпрепаратов, построенный в 1959 году. Предприятие это крупное, работающее не только на внутренние нужды страны, но и на экспорт. Выпуск медпрепаратов стал одним из составных элементов специализации Пензы в промышленном производстве страны.

В отличие от машиностроения, созданного за годы Советской власти, пензенская бумажная фабрика «Маяк революции» была основана еще в середине XIX века и долгие годы была крупнейшим предприятием города. За годы социалистического строительства фабрику реконструировали и расширили. По сравнению с гигантами советской бумажной промышленности все же объем ее производства невелик, но благодаря качеству своей продукции она имеет союзное значение. На бумаге пензенского производства печатались Большой Советский атлас мира, энциклопедические и другие издания. Массовая продукция фабрики — ученические тетради, их выпуск достигает 100 млн. штук в год.

Легкая и пищевая промышленность города преимущественно рассчитана на удовлетворение местных потребностей и не имеет существенного значения в союзном производстве. Однако и эти отрасли за годы Советской власти обогатились новыми предприятиями, основанными на современной технической базе, в их числе специализированная швейная фабрика, использующая поточный метод производства. Ее продукция идет на удовлетворение нужд города, области, а также и в другие районы Союза. Пензенские трикотажная и галантерейная фабрики невелики.

С увеличением населения Пензы и ростом его материального благосостояния потребовалось создать современные

предприятия пищевой промышленности, способные быстро удовлетворять растущие нужды города. В результате возникло крупное механизированное хлебопечение и кондитерское производство, мясокомбинат и молочный завод. Имеется в городе и значительная мукомольная промышленность, производство пива, безалкогольных напитков, дрожжей и т. п.

Пищевая промышленность работает, как правило, на местном сырье, и продукция ее потребляется в основном в пределах города. Рост спроса на изделия пищевой промышленности, необходимость дальнейшего расширения ассортимента выпускаемой продукции и улучшения ее качества требуют энергичного укрепления производственной базы этой важной отрасли народного хозяйства.

К так называемым городским отраслям, т. е. отраслям, размещающимся обычно в крупных городах и обслуживающим местные нужды, относится, в известной мере, и мебельная промышленность. Однако в Пензе она развита слабо. Это обусловлено рядом причин и в том числе недостаточностью местной сырьевой базы.

На основе Пензенского мебельного комбината было создано производство музыкальных инструментов, выросшее впоследствии в фабрику пианино. Первые пианино были выпущены в 1956 году. Первоначально музыкальные инструменты лишь собирались в Пензе из деталей и узлов, получаемых извне. В настоящее время производство пианино окрепло, стало более самостоятельным и расширилось.

Превращение Пензы в крупный индустриальный центр было бы невозможно без развития таких базовых отраслей, как промышленность строительных материалов и производство электроэнергии. Если посмотреть на важнейшие предприятия, вырабатывающие строительные материалы в современной Пензе, то, пожалуй, эту отрасль придется отнести к числу новейших. Пензенская промышленность, производящая строительные материалы, вплоть до Октябрьской революции, носила кустарный и полукустарный характер. Основным строительным (стеновым) материалом в то время был кирпич. Напомним, что по материалам губернаторского отчета в 1913 году в Пензе числилось 75 мелких кирпичных «предприятий», причем в среднем на каждый « завод» приходилось 15 рабочих, и это при самом примитивном оборудовании.

Ясно, что такая база производства стройматериалов совершенно не соответствовала масштабам строительства про-

мощёных предприятий, жилых и иных зданий быстро растущего города. Большой размах строительства, его высокие темпы потребовали технического усовершенствования строительства, внедрения в него индустриальных методов и соответствующей перестройки ассортимента строительных материалов. Необходимо было развернуть сборное строительство с широким использованием железобетонных и бетонных изделий, различных стройдеталей и блоков. Поэтому пришлось позаботиться не только о создании современной технической базы для расширенного производства таких «старых» стройматериалов, как кирпич, но и наладить выпуск новых видов строительных материалов.

Кирпич вырабатывается в настоящее время на нескольких крупных заводах, оснащенных необходимой техникой. Все они работают на местном сырье и привозном топливе. Для производства сборных железобетонных конструкций построены ряд специализированных заводов. Так, например, завод «Стройдеталь» № 1 выпускает крупноразмерные предварительно напряженные плиты перекрытий и некоторые другие изделия, а завод «Стройдеталь» № 2 обеспечивает строительство лестничными клетками и площадками, балконными и карнизными плитами и т. п.

Большое значение приобрел завод ячеистых бетонов, начавший выпуск продукции в 1960 году. Он вырабатывает стенные панели, различные блоки, теплоизоляционные плиты и ряд других изделий.

Для производства бетона требуются такие исходные материалы, как гравий, щебень, галька, песок, которые скрепляются цементом. Казалось бы, что это сырье нетрудно найти в районе Пензы, однако это не так. Дело в том, что нужны материалы определенного качества, соответствующие стандарту.

К сожалению, не только в окрестностях Пензы, но даже на территории Пензенской области не найдено достаточных ресурсов доброкачественного сырья для производства бетонных материалов. В результате его сотни тысяч кубометров этого груза приходится завозить из других областей, включая Урал. Такое положение в определенной мере удорожает производство стройматериалов. Вместе с тем за последние годы стали интенсивнее использоваться и местные месторождения строительных материалов: глины — для кирпичных заводов, сурский речной песок — для завода ячеистого бетона.

Превращение Пензы в крупный индустриальный центр

потребовало создания достаточно мощной энергетической базы. На территории области, как известно, значительных энергетических ресурсов нет — запасы торфа невелики, дрова, как топливо, в промышленности города не используются. Практически промышленность может опираться только на энергетические ресурсы, получаемые из других районов. Это — уголь Донбасса, Караганды, Кузбасса, нефть и газ из районов Второго Баку и электроэнергия волжских гидростанций.

Конечно, это удорожает энергию, и поэтому в Пензе энергоемкие производства не создавались. Однако и машиностроение, особенно по мере развития механизации и автоматизации, роста энергооборуженности рабочих, становится все более крупным потребителем электроэнергии. Увеличивается потребность в тепле и электроэнергии с общим ростом масштабов промышленного производства, а также с ростом населения города и улучшением его бытовых условий. Наконец, сельские районы, близко расположенные к городу, все в большей мере опираются на его энергетическую базу.

Современная энергетическая база города целиком создана за годы Советской власти. Уже в 1955 году уровень выработки электроэнергии был почти в 400 раз выше, чем в 1913 году.

В настоящее время в Пензе имеются крупные тепловые электростанции, и, кроме того, часть энергии, необходимой городу, подается с волжских гидростанций. Пензенские тепловые электростанции входят в большую скользовую систему электростанций, созданную на территории Европейской части РСФСР. Тепловые электростанции все шире используются и для теплофикации Пензы.

Большое значение для укрепления энергобазы города имела постройка газопровода Саратов — Горький, трасса которого прошла через Пензу. Дешевый природный газ и нефтепродукты во всевозрастающей степени заменяют собой уголь в топках электростанций, заводов и в коммунальном хозяйстве. Газификация жилищ проводится в городе широким фронтом. Для этой цели используется частично и сжиженный газ, привозимый из районов Второго Баку. Производство электроэнергии и потребление природного газа в Пензе быстро растут.

Машиностроение и приборостроение принадлежат к числу тех отраслей индустрии, где научно-технический прогресс оказывает особенно сильное влияние на все элементы производства — оборудование, технологический процесс, внедре-

ние новых видов сырья, освоение новых видов изделий и т. п. Именно поэтому в индустриальной Пензе организован ряд научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, тесно связанных с профилирующими предприятиями города.

Значительно расширена в городе подготовка кадров для промышленности в высших и средних технических учебных заведениях, а также в специальных школах и на курсах.

Все это в сочетании с крупными трудовыми ресурсами Пензенской области, на которое опирается развитие промышленности города, создает благоприятные условия для его дальнейшего индустриального роста.

Приоритетное развитие машиностроения в процессе перестройки нашего народного хозяйства открывает возможности ускоренного роста для машиностроительных центров страны и в том числе для Пензы. Этому призван содействовать и переход к новому экономическому механизму деятельности предприятий (объединений), углублению демократических начал в управлении промышленностью, переводу всей экономики страны на интенсивный путь развития. Уже за короткое время работы в новых условиях, промышленности города удалось добиться заметного повышения производительности труда. Широко осваивается производство новых, более совершенных видов машин — дизелей, турбокомпрессоров, компьютеров и ряда других видов продукции. Улучшается и техническое оборудование предприятий, в частности, за счет станков с числовым управлением, роботов, создания новых поточных и автоматических линий.

## ПЕНЗА — ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Пенза в настоящее время является довольно значительным транспортным центром со сложным хозяйством, в котором представлен железнодорожный, автомобильный, трубопроводный и авиационный транспорт.

Развитие Пензы как транспортного центра шло под влиянием разных факторов: транспортно-географического положения города на карте страны и связанных с этим мощными транзитными грузопотоками, идущими через пензенский узел, укреплением экономических связей города с районами области и, наконец, развитием самого города как промышленного, торгово-распределительного и культурного центра, места концентрации всевозрастающей массы населения.

Особенности транспортно-географического положения Пензы и роль этого фактора в ее развитии были охарактеризованы в главе, посвященной географическому положению и природным условиям. Поэтому здесь отметим лишь, что значение этого фактора не ослабевает. Наоборот, дальнейшее развитие территориального разделения труда в нашей стране приводит, в частности, и к возрастанию транзитных грузопотоков, идущих через Пензу, а они во много раз превышают местный грузооборот, т. е. грузопотоки, обслуживающие нужды самого города. К этому можно еще добавить, что в последние годы возросли также и транзитные пассажироперевозки. С целью разгрузки Московского транспортного узла, да и по другим соображениям, через Пензу в настоящее время идет ряд новых пассажирских железнодорожных маршрутов. Восточные и отчасти северные районы Союза связываются теперь с Украиной, Крымом, Кавказом многими поездами прямого сообщения, идущими через Пензу.

С ростом подвижности населения страны эти пассажиропотоки делаются все более массовыми. В частности, усиливается поток пассажиров, направляющихся в причерноморские курортные районы, из разных концов нашей обширной страны.

В последние годы через Пензу идут поезда прямого сооб-

щения, связывающие сочинский курортный район (Сочи—Адлер) с Воркутой, Пермью, Свердловском, Челябинском, Иркутском, Красноярском; Симферополь—со Свердловском, и Новосибирском; Одессу — с Новосибирском; Новороссийск — с Воркутой, Свердловском, Ново-Кузнецком и Иркутском. Десяток пассажирских маршрутов связал через Пензу крупнейшие железнодорожные узлы Украины: Харьков и Киев с центрами Урала, Казахстана и Дальнего Востока, и почти столько же различных пассажирских поездов дальнего следования обслуживает связи центра нашей Родины — Москвы со столицами республик Средней Азии, Казахстана и некоторыми другими городами Союза. Наконец, можно отметить еще маршруты, соединяющие Пензу прямыми поездами с Москвой, Моршанском, Горьким и Челябинском.

Этот перечень убедительно свидетельствует о крупной роли Пензенского железнодорожного узла в обслуживании пассажироперевозок.

Транспортные связи Пензы с районами области также возросли. В грузопотоках, идущих из районов области в город, главное место занимают сельскохозяйственные продукты. Помимо того, из районов области город получает некоторое количество лесоматериалов и топлива (древа) и небольшое количество строительных материалов. Грузы, идущие из Пензы в районы области, в основном связаны с торгово-распределительной функцией города и отчасти со снабжением села промышленной продукцией, вырабатываемой в Пензе.

Довольно интенсивно возрастают в пределах области пассажироперевозки, причем они в значительной мере обслуживаются связи областного центра с районами.

Решающую роль в грузоперевозках, обслуживающих экономические связи Пензы, играет железнодорожный транспорт. Дореволюционная Пенза отправляла грузов больше, чем получала, а современная получает втрое больше, чем отправляет. Это обусловлено тем, что получает она в основном топливо, сырье, а вывозит готовую промышленную продукцию, которая сравнительно невелика по весу.

Грузооборот Пензенского железнодорожного узла неуклонно растет, что отражает развитие экономики города. С 1940 по 1986 год весь грузооборот вырос более чем в 5 раз — с 1,2 до 5,8 млн. тонн.

Бурный рост количества получаемых грузов связан прежде всего с резким увеличением потребности города в топливе, металле, лесных и минеральных материалах. Уголь город по-

лучает как из Донбасса, так и из восточных угольных бассейнов: Карагандинского и Кузнецкого. Металл также завозится из южной и восточной угольно-металлургических баз Союза. Нефтепродукты, лесные и строительные материалы идут, главным образом, с Востока.

Среди получаемых грузов выделяются по своему удельному весу минерально-строительные материалы, составляющие в последние годы около 2/5 всего веса прибывающих в город грузов. Это в основном сырье для производства бетонных изделий. Из остальных поступающих грузов выделяются черные металлы, лесные материалы и нефтепродукты. Получает Пенза и довольно много машин — это связано с промышленным строительством, обновлением оборудования действующих заводов и снабжением других отраслей народного хозяйства.

Обеспечение города натуральным газом осуществляется через газопровод Саратов—Горький—Череповец. Нефтепродукты, газ, а также электроэнергия, получаемая по линиям энергосистемы Европейской части СССР, позволили относительно сократить железнодорожный завоз в город других видов топлива. К числу важнейших грузов прибытия относятся, конечно, различные продовольственные и иные товары широкого потребления.

Среди отправляемых грузов выделяются прежде всего машины, а также продукция заводов строительных материалов, идущая на нужды строительства в населенных пунктах области, в том числе на строительство различных сельскохозяйственных объектов. Осуществление Продовольственной программы привело к росту масштабов строительства в сельской местности и соответствующему увеличению завоза туда строительных материалов. Пенза отправляет в районы, как торгово-распределительный центр области, самые разнообразные товары как своего производства, так и из числа завозимых из других областей, республик и зарубежных стран.

Пензенский железнодорожный узел, как известно, образуется пересечением двух железнодорожных линий — одна из них проходит с запада на восток (по направлению Москва—Куйбышев) и другая — с юга на север (по направлению Харьков—Горький). Все линии Пензенского узла относятся к Куйбышевской железной дороге.

Для обслуживания грузооборота Пензы и транзитных потоков на разных железнодорожных линиях в городе действуют четыре станции: Пенза-I, Пенза-II, Пенза-III, Пенза-IV. На-

личие этих станций и расположение крупнейших предприятий города вдоль железнодорожных линий облегчает получение и отправку грузов. Ряд заводов связан со станциями и подъездными путями. Пассажирское движение в основном обслуживается станцией Пенза-I. Подходы к узлу с юга и востока двухпутные, а с севера и запада — однопутные.

Объем транзитных перевозок, идущих через Пензенский узел, очень велик, и по этому показателю Пенза относится к числу крупнейших железнодорожных узлов страны. Особенно значителен транзитный грузопоток, идущий по линиям, соединяющим первую угольно-металлургическую базу страны со второй и вообще с районами Востока. У Пензы этот грузопоток как бы «загибается» с Юга на Восток и с Востока на Юг. Его мощность с годами возрастает. В основном с этим связаны планы дальнейшего развития Пензенского железнодорожного узла.

Дороги, пересекающие Пензу, переведены на тепловозную (с 1955 г.) и электровозную (с 1965 г.) тягу. В первую очередь электрификация была осуществлена на линиях, соединяющих Пензу с восточными, а затем южными районами страны, поскольку эти линии наиболее грузонапряженные. Пензенский узел автоматизирован и полностью электрифицирован.

В связи с бурным ростом пассажирского движения, идущего через станцию Пенза-I, в 1975 году здесь было построено новое здание вокзала. Для обслуживания транзитных пассажиров в комплексе сооружений вокзала возведена 10-этажная гостиница.

Возросла роль автомобильного транспорта во внешних экономических связях города. Однако в дальних экономических связях, т. е. в грузоперевозках между Пензой и внеобластными районами и центрами страны, роль автотранспорта пока еще мала.

Пассажирское автосообщение стало развиваться в Пензе лишь после Октябрьской революции и особенно в послевоенные годы. Первый автобус появился в городе в 1926 году, а первый пригородный маршрут, связавший город с сельской местностью (Пенза—Телегино), в 1938 году. В годы войны развитие автобусного сообщения прекратилось, но стало быстро развиваться в послевоенные годы. Это касается как внутригородского, так и междугородного автобусного сообщения. В настоящее время Пенза имеет свыше 50 автобусных маршрутов, связывающих ее со всеми городами и районами област-

ти. Имеется также прямая автобусная связь Пензы с Москвой и рядом других крупных городов РСФСР.

Пассажиропотоки, идущие по внутриобластным автобусным маршрутам, довольно велики и быстро возрастают. Есть маршруты, по которым за год перевозится по нескольку сот тысяч пассажиров.

Рост пассажирских перевозок на автобусных линиях, связывающих город с районами области, отражает уже отмечавшийся нами процесс увеличения подвижности населения области, вызванный развитием промышленности, крупного социалистического сельскохозяйственного производства, возросшим материальным и культурным уровнем населения.

Развитие пригородного и междугородного автобусного сообщения тесно связано с состоянием и развитием автомобильных дорог. Несмотря на то, что дорожная сеть за последние годы улучшилась, все же она значительно отстает от нужд народного хозяйства. Из 10 тысяч километров дорог области только около одной трети имеет твердое покрытие. Большая часть из них проходит через Пензу. К числу лучших дорог относятся шоссе Москва—Куйбышев, а также дороги Пенза—Каменка—Белинский, Пенза—Лунино, Пенза—Колышлей. В 1983 году было закончено строительство новой автомагистрали Пенза—Саратов.

Особенно интенсивно используется шоссе Москва—Куйбышев. Именно поэтому первоначально (с 1948 по 1955 гг.) лучше были наложены автобусные линии, связавшие Пензу с Городищем, Кузнецком, Беднодемьянском и некоторыми другими населенными пунктами в северной части области. В последующие годы конфигурация сети автобусных сообщений изменялась в основном за счет прокладки новых маршрутов, связавших Пензу с южными и юго-западными районами области.

Уже в настоящее время автобусы перевозят на территории области гораздо больше пассажиров, чем все поезда местного и пригородного сообщения. Наконец, можно упомянуть, что часть внутриобластных пассажиропотоков использует ведомственный транспорт. Однако недостаточное количество дорог хорошего качества обуславливает сезонность работы ряда автобусных маршрутов.

Трубопроводный транспорт представлен газопроводом Саратов—Горький—Череповец, относящимся к Поволжской системе магистральных газопроводов. Этот газопровод пересек в меридиальном направлении территорию Пензенской

области и стал основой газификации не только Пензы, но и ряда других населенных пунктов области. К Пензе природный газ подведен в 1960 году, а газификация города за счет подвоза жидкого привозного газа началась несколько ранее — в 1957 году.

Газ-топливо, обладающее, как известно, рядом экономических и технических преимуществ по сравнению с некоторыми другими видами топлива, и подводка его к Пензе имеет существенное значение для города. Помимо того, что природный газ укрепил энергетическую базу, он способствовал значительному улучшению культурно-бытовых условий жизни города и его санитарно-гигиенического состояния. Процесс газификации Пензы идет быстрыми темпами, причем газифицируются не только все вновь строящиеся дома, но и большое количество старых жилых зданий.

Газоносные месторождения Саратовской и Волгоградской областей, снабжающие газопроводы Саратов—Москва и Саратов—Горький—Череповец, не относятся к числу крупнейших в СССР. Запасы их довольно быстро истощаются, но открытие и использование новых гигантских месторождений газа в других районах страны в сочетании с работами по кольцеванию систем магистральных газопроводов Союза, делают этот источник энергоснабжения весьма надежным и перспективным. Недаром удельный вес газа в энергетическом балансе Союза в последние годы быстро растет. Можно надеяться, что в будущем и Пенза сможет все больше опираться на этот источник энергии — и значит на трубопроводный транспорт.

Следует еще упомянуть, что неподалеку от Пензы проходят две нити одного из крупнейших в мире нефтепроводов — «Дружба». По его трубам миллионы тонн нефти направляются на экспорт в страны Европы и к балтийскому порту Вентспилс.

Развитие авиатранспорта в нашей стране благоприятно отразилось и на судьбах Пензы, как одного из центров авиа сообщений. Первые регулярные рейсы почтовых самолетов по линии Москва—Пенза—Ташкент и пассажирских по линии Москва—Пенза—Саратов начались еще в 1936 году. Вскоре (в 1940 году) открылось и воздушное сообщение между Пензой и районами области.

В настоящее время Пензенский аэропорт обслуживает много авиалиний, связывающих в основном Пензу с городами Европейской части Союза — Москвой, Ленинградом, областными центрами Поволжья и с рядом других центров

крупных экономических районов РСФСР. Особо можно отметить авиалинии, облегчающие пензенцам поездки на курорты юга, а также авиалинии, соединяющие наш город с рядом центров Украины (Киевом, Харьковом, Днепропетровском), Казахстана (Уральском, Актюбинском, Гурьевым) и Европейского Севера (Сыктывкаром).

В Пензе базируются местные авиалинии, связывающие областной центр с районами области, а также самолеты областной медико-санитарной службы, помогающей улучшать медицинское обслуживание населения области, особенно районов, удаленных от областного центра.

## ВНУТРИГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ

Важнейшим вопросом градостроительства для быстро растущего города является организация внутригородского транспорта и строительства транспортных артерий. Этот вопрос тесно связан с особенностями внутренней географии города, размещением в нем важнейших промышленных и жилых районов, культурных очагов и торговых центров. Причем здесь приходится иметь дело не со стабильными величинами, а с факторами, быстро меняющимися во времени. Как много-миллионная Москва немыслима без метро, так и Пенза сегодня трудно было бы существовать без троллейбусного, автобусного, таксомоторного и пригородного железнодорожного сообщения.

Современное население Пензы отличается от ее дореволюционного населения гораздо большей подвижностью. Это обусловлено сочетанием его производственной и общественной деятельности, разнообразными бытовыми потребностями, учебой, культурными развлечениями, отдыхом в пригородных зонах и т. п. Поэтому уровень транспортного обслуживания горожан является важным фактором рационального использования их времени. Хорошо работающий транспорт высвобождает время и для отдыха, и для культурного развития. В конечном счете это и важный фактор повышения производительности труда.

Только с предвоенных лет до начала семидесятых годов население города увеличилось, условно выражаясь, более чем на две дореволюционные Пензы. Рост этот продолжался и в дальнейшем.

Растет и протяженность города. Так, например, накануне Октябрьской революции длина застроенной территории города составляла около 4 километров, а теперь от его северо-западной границы до юго-западной около 20 километров. Только с 1932 по 1960 год общая площадь застроенных земель возросла втрое. В пределах современной застройки, расстояние до центра города составляет от крайних северо-западных

микрорайонов около 10 километров, от крайних юго-западных — около 8 и от северо-восточных (Шуист) — около 4 километров. Удлиняются расстояния и до мест отдыха — новые пригородные зоны отдыха расположены дальше, чем старые. Если раньше любителей сбора грибов устраивал пригородный лес, то теперь им приходится пользоваться электричкой или автомобилем, для того, чтобы попасть в хорошие грибные места.

Новые районы и былые окраины получили свои центры тяготения — кино, клубы, библиотеки, сеть школ различных типов, хорошо оборудованные магазины. Новые жилые кварталы в значительной мере создаются вблизи от промышленных предприятий. Но все это только несколько замедляет рост интенсивности и неравномерности людских потоков, а в целом проблему не решает. А проблема эта острая. Городской транспорт должен расти гораздо быстрее, чем растет население города. При этом должна учитываться также перспектива дальнейшего развития индивидуального автомобильного транспорта.

Для иллюстрации этих положений можно указать, например, что при росте населения города со 100 тыс. до 1 миллиона, объем работы пассажирского транспорта обычно увеличивается в 40—50 раз. В Москве при увеличении числа жителей с 1917 года по 1970 год почти в 4 раза, количество пассажиров, перевезенных массовым городским транспортом, возросло в 15 раз. В Пензе также весьма наглядно проявилась эта тенденция. Так, со времени переписи 1939 года до переписи 1970 года население города увеличилось в 2,4 раза, а объем перевозок пассажиров городским транспортом вырос за эти годы чуть ли не в 77 раз: с 1,4 до 108,3 миллиона пассажиров. Конечно, такой большой рост объясняется и тем, что в 1940 году городской транспорт был слабо развит — существовало только небольшое автобусное сообщение, троллейбуса еще не было.

Говоря о росте транспортного потока в связи с развитием индивидуального автомобильного транспорта, следует прежде всего учесть, что на одного пассажира легковой автомашины требуется примерно в 15 раз большая проездная площадь, чем на одного пассажира автобуса. А ведь известно, что количество легковых машин быстро растет, и в ближайшие годы будет возрастать все ощутимее.

Надо еще учесть, что у Пензы есть свои специфические трудности, затрудняющие решение проблем внутригородского

транспорта. Прежде всего это рельеф городской территории. Огромный лесистый холм, вклинившийся с юго-запада в город, очень приятен, как место отдыха, удобен как место, где можно было возвести новый жилой район (Западная Поляна), но для решения транспортных проблем города это явление неблагоприятное. С ним связано наличие в ряде мест чрезмерно крутых улиц, затрудняющих движение транспорта.

Усложняет проблему внутригородского транспорта и особенность размещения промышленности — ее концентрация в двух районах — северном и южном. Для значительной части населения исторически сложилось несоответствие между местожительством и районом работы. Между ними большой пространственный разрыв.

Вместе с тем в существующем размещении промышленности можно отметить одну важную положительную черту. Она заключается в том, что большинство предприятий в обоих районах расположено близко от линий железных дорог, можно сказать, что они «сидят на железнодорожных ветках». Поэтому грузопотоки, связывающие их с железнодорожными станциями, сравнительно мало влияют на внутригородское движение.

Известные транспортные трудности создает расчлененность города Сурой и линиями железных дорог, проходящих по застроенной территории. Наконец, не следует забывать и то, что ширина и благоустройство многих улиц не соответствует требованиям автомобильного века, и чем дальше, тем сильнее это может сказываться на городском транспорте.

Дореволюционная Пенза коммунального пассажирского транспорта совсем не имела. За годы Советской власти сделано много: создана разветвленная сеть автобусных и троллейбусных маршрутов, значительный таксомоторный парк. Все большее значение приобретает пригородное железнодорожное сообщение.

Троллейбусное сообщение началось в 1948 году. В 1986 году протяженность автобусных городских линий достигла 457, а троллейбусных — 95 километров. Троллейбусы поставлены на самые пассажиронапряженные маршруты, пересекающие через центр всю территорию города от северо-западных до южных его кварталов, поэтому их удельный вес в пассажироперевозках высок — они перевозят около одной трети всего количества пассажиров.

Быстрота и надежность пассажирского транспорта, как

известно, в значительной мере зависит от качества уличной сети. В Пензе насчитывается около 800 улиц, переулков, проездов общей протяженностью около 550 километров. Эти данные говорят о дробности уличной сети, сложившейся в связи с тем, что в процессе формирования застроенной территории города в ряде мест возникали мелкие поселки, постепенно сраставшиеся с основным массивом. Улицы складывались «разнокалиберные» — разной ширины и т. п.

Дореволюционная Пенза отличалась крайним неблагоустройством своей уличной сети. Подавляющее большинство улиц никакого покрытия не имело. Создавать уличные магистрали, соответствующие современным нуждам города, приходилось чуть ли не заново, реконструируя старые и прокладывая новые улицы.

Так как большая часть города находится на левобережной стороне Суры, протянувшись вдоль реки с юга на север, то такое же направление имеет и его основная транспортная «ось». Направление «оси» не прямое, а изогнутое, так как начинается она с юго-запада (Тамбовская застава) и идет на север, несколько изгибаясь в сторону реки и далее на северо-запад — к Арбекову.

Главной улицей города издавна считается Московская. Она расположена на главной оси города, идущей вдоль реки, по ее левобережью. Эта «главная ось» имела особенно большое значение до развития новых промышленных районов. Московская улица связывала старый административный и жилой центр города с пристанью на Суре и торговым центром — районом базара. Она же вела по направлению к важнейшей дороге, на протяжении веков соединяющей Москву со Средним Поволжьем — трактом Москва—Саратов, шедшим к Москве сначала через Темников, а с 1751 года — через Саранск. После прокладки железных дорог главная улица связала важнейшие районы с пассажирским вокзалом.

Характерной чертой Пензы является большая загруженность транспортными потоками ее центральных улиц. В значительной мере это обусловлено плохим состоянием периферийных улиц, в результате чего межрайонные связи осуществляются через центр. Узким местом городского транспорта все еще остается связь между левобережьем и правобережьем.

За последние годы уличная сеть улучшена. Широкие и благоустроенные магистрали прорезали новые районы города, создана окружная трасса, соединяющая Северную и Северо-западную часть города с Южной, минуя Центр. Реша-

ются задачи создания других улучшенных магистралей, особенно по наиболее загруженным направлениям.

После постройки плотины на Суре организовано небольшое речное пассажирское движение — новый для нашего города вид внутригородского транспорта.

Внутригородской транспорт, уровень его развития и правильная организация имеют огромное значение для всей производственной и культурной жизни горожан. Поэтому ему уделено большое внимание в генеральном плане развития Пензы, основные контуры которого освещаются в последней главе книги. Пожалуй, ни в одной области жизни города осуществление перспективного плана не приведет к таким решительным и впечатляющим переменам, как в деле реконструкции уличной сети и развитии внутригородского транспорта.

## КУЛЬТУРА

С Пензой и Пензенским краем тесно связаны многие выдающиеся деятели русской и советской культуры. А. Н. Радищев, В. Г. Белинский, М. Ю. Лермонтов, И. А. Крылов, И. П. Огарев, М. Е. Салтыков-Щедрин, И. Н. Ульянов, В. Г. Короленко, А. И. Куприн, Ф. В. Гладков, П. И. Замойский, А. Г. Малышкин, Т. З. Семушкин, К. А. Савицкий, В. Э. Мейерхольд, А. Н. Бекетов, П. Н. Яблочкин, Н. Н. Бурденко. Перечень этих имен несомненно свидетельствует о том, что Пенза издавна является одним из культурных центров нашей страны. Интересно отметить, что в проекте создания в России первых университетов среди прочих городов значилась и Пенза. К сожалению, этот проект не был осуществлен.

На протяжении XIX века в Пензе создавались средние учебные заведения. В 1800 году была открыта духовная семинария, в 1804 году — первая мужская гимназия, в 1820 — училище садоводства, в 1844 году — Дворянский институт — среднее учебное заведение для детей дворян и чиновников, в 1867 году — фельдшерская школа, в 1870 году — первая женская гимназия, в 1874 году — вторая мужская гимназия и учительская семинария, готовившая учителей начальных школ, в 1880 году — техническое железнодорожное училище, в 1882 году — музыкальное училище, в 1884 году — реальное училище — среднее учебное заведение, в программу которого были введены предметы, необходимые для подготовки служащих в промышленности и торговле, и в 1898 году — рисовальное (художественное) училище.

Эта небольшая хронологическая справка наглядно показывает, как медленно развертывалось дело народного образования в дореволюционной Пензе и как постепенно приспособливалось оно к нуждам развивающегося русского капитализма. На XIX и начало XX века приходится создание в Пензе и других очагов культуры — библиотек, профессионального театра, кино и музея. Ни одного высшего учебного заведения и научно-исследовательского института здесь не существовало.

После победы Октябрьской революции в Пензе расширяется сеть школ, проводится огромная работа по ликвидации неграмотности, быстро растут такие культурные очаги, как библиотеки, клубы, кинотеатры и т. д.

Дальнейший рост Пензы как культурного центра неразрывно связан с развитием ее экономики. Чем крупнее становилась Пенза как промышленный центр, тем сильнее стала ощущаться потребность в подготовке кадров, необходимых для всевозрастающего и усложняющегося индустриального комплекса города. Роль Пензы как административно-управленческого и хозяйственного центра и необходимость удовлетворения растущих социально-культурных потребностей населения также выдвигали новые задачи культурного строительства.

В 1939 году в Пензе был создан учительский институт, преобразованный впоследствии в педагогический. Институт готовит учителей для средних школ.

В 1943 году был открыт индустриальный институт (позже преобразованный в политехнический). Институт, ставший крупнейшим в городе, готовит инженеров для многих отраслей машиностроения и приборостроения.

В 1951 году создан сельскохозяйственный институт, выпускающий агрономов, зоотехников, инженеров-механизаторов.

В 1958 году на базе строительного факультета политехнического института был организован инженерно-строительный институт. С 1963 года начал функционировать завод-вуз при заводе ВЭМ — филиал политехнического института. Это новый тип высшего учебного заведения, готовящий специалистов высшей квалификации без отрыва от производства. Всего в 4 институтах города обучается около 26 тысяч студентов.

Кроме перечисленных вузов, в городе имеется крупный филиал Всесоюзного заочного финансово-экономического института.

Нужды области в кадрах различных специальностей призваны обслуживать и 13 средних специальных учебных заведений, в которых обучается около 15 тысяч человек. Профиль выпускемых ими специалистов весьма разнообразен. Большая часть этих учебных заведений тесно связана с различными отраслями народного хозяйства области: с промышленностью, строительством, транспортом и сельским хозяйством. Остальные — удовлетворяют запросы в кадрах здравоохранения, народного образования и искусства.

Некоторые из средних специальных учебных заведений Пензы пользуются широкой известностью в Союзе. К их числу принадлежит старинное училище садоводства (теперь совхоз-техникум), уже отметившее свой 150-летний юбилей. Из его стен вышли тысячи садоводов нашей страны и в их числе известные советские селекционеры-садоводы И. С. Горшков и А. Д. Кизюрин.

Подготовка высококвалифицированных рабочих кадров осуществляется профессионально-техническими училищами. Создана широкая сеть общеобразовательных школ.

Организована также значительная сеть внешкольных детских учреждений, в их числе Дворец пионеров, детский городок «Спутник», станция юннатов, спортивные и другие учреждения, которые заняты организацией культурного досуга школьников.

Пенза за последние годы развивается не только как центр подготовки квалифицированных кадров, но и как центр научно-исследовательской, проектной и конструкторской работы. Этим видом деятельности занято несколько тысяч человек. Необходимость создания научно-исследовательских и проектных институтов, а также конструкторских бюро вызвана тем, что ряд отраслей пензенского машиностроения имеет не местное, а республиканское и союзное значение, некоторые из научных, проектных и конструкторских организаций являются головными и призваны содействовать техническому развитию целых отраслей промышленного производства страны.

На современном этапе развития промышленного производства в Советском Союзе, в условиях его перестройки и ускорения научно-технического прогресса, деятельность научно-исследовательских и проектных учреждений имеет большое народнохозяйственное значение. Это можно показать хотя бы на примере работы института «Гипромаш». Он проектирует строительство и техническое перевооружение многих предприятий. По проектам Пензенского «Гипромаша» уже построены, строятся и реконструируются крупные заводы в разных районах страны.

Большая научная работа ведется в пензенских высших учебных заведениях, деятельность которых в значительной мере связана с потребностями народного хозяйства и культурного строительства Пензенской области. В послевоенные годы здесь была развернута аспирантура, т. е. подготовка кадров научных работников.

Несомненной приметой культурного роста Пензы является

ся наличие творческих союзов: писателей, художников, журналистов. Произведения ряда пензенских писателей и художников широко известны.

Важную роль в культурной жизни города играют библиотеки. Их возникновение связано с просветительской деятельностью прогрессивной интеллигенции. Так, библиотеку имени М. Ю. Лермонтова открыли в 1892 году в связи с 50-летием со дня смерти поэта. Она была создана и развивалась за счет добровольных пожертвований. В 1895 году открылась бесплатная библиотека-читальня, впоследствии, в связи с 50-летием со дня смерти В. Г. Белинского, получившая его имя. Этими двумя библиотеками и ограничивалась библиотечная сеть дореволюционной Пензы. К полувековому юбилею Советского Союза в Пензе насчитывалось уже 82 библиотеки.

В городе издаются две областные газеты, имеется радио- и телевизионный центры. Выросла роль Пензы как организатора культурной жизни области.

Театральное искусство Пензы начало развиваться еще в условиях крепостной России. В 1806 году был открыт первый профессиональный театр. Театру удалось просуществовать почти четверть века — до 1829 года. Второе рождение дореволюционного театра относится к концу XIX века (1898 г.), когда открылся народный театр. Незадолго до революции было построено для него специальное здание — Народный дом. В этом здании, теперь реконструированном, размещается областной драматический театр имени Луначарского. Пензенский театр известен в нашей стране, он ежегодно выезжает на гастроли в различные города Союза,ставил свои спектакли на сцене Кремлевского театра в Москве. С 1943 года функционирует театр кукол, обслуживающий юных зрителей.

Кино впервые демонстрировалось в Пензе в 1896 году, но специально построенный кинотеатр «Олимп» (его современное название «Октябрь») был создан только в 1915 году.

Широкое развитие киносети началось в середине 50-х годов — с этого времени организовано свыше половины существующих теперь в городе кинотеатров («Москва», «Родина», «Заря», «Луч», «Спутник», «Юность», «Рассвет», «Современник»). В результате не только увеличилось число кинотеатров, но и улучшилось их географическое расположение, они имеются теперь во всех районах города. Для показа широко используются также Дворцы культуры и клубы. Создан кинотеатр для демонстраций стереофильмов.

В составе зрителей, которых обслуживают городские зрелищные предприятия, — театр цирк и филармония, за последние годы сильно возрос удельный вес сельского населения. Это связано не только с сельскими гастролями артистов театра и филармонии в районах области, но и с притоком сельских зрителей, приезжающих на представления, даваемые в Пензе.

Сказывается тут рост материального и культурного уровня жизни на селе и современная социалистическая форма организации сельского населения.

В музыкальной жизни Пензы важное место принадлежит музыкальному училищу, существовавшему с 1882 года. Оно дало стране немало ярких талантов, среди них, например, такие видные деятели Большого театра СССР, как народный артист СССР, главный дирижер театра Б. Хайкин, главный хормейстер того же театра М. Шорин, оперные певцы А. Державин, И. Скобцов и ряд других деятелей советского театрального и музыкального мира. В Пензе родился и учился один из крупнейших театральных работников советской страны режиссер и актер В. Мейерхольд. Развиты в городе различные виды художественной самодеятельности.

Гордостью горожан является картинная галерея, которая была основана в 1898 году вместе с художественным училищем и именовалась ранее музеем. Первым директором училища и музея был известный художник-передвижник К. А. Савицкий. После Октябрьской революции коллекции, не имеющие отношения к основному профилю, были изъяты, и музей был переименован в картинную галерею. За годы Советской власти галерея пополнилась за счет государственного музейного фонда, а также за счет произведений местных художников.

В 1905 году по инициативе группы пензенских интеллигентов был основан областной краеведческий музей. Вокруг него группировались местные краеведы, издававшие «Труды общества любителей естествознания». За годы Советской власти музей окреп, приобрел много новых экспонатов и расширил тематику своей работы.

Неподалеку от музея расположено здание бывшего Дворянского института, в котором с 1855 по 1863 гг. преподавал Илья Николаевич Ульянов — отец В. И. Ленина. И. Н. Ульянов был талантливым педагогом, выдающимся просветителем и общественным деятелем, много сделавшим для просвещения народных масс Поволжья. Рядом с этим зданием в

1970 году был открыт Музей-читальня имени И. Н. Ульянова, возле которого воздвигнута скульптурная композиция, изображающая родителей В. И. Ленина — Илью Николаевича и Марию Александровну Ульяновых.

В числе новых музеев следует отметить музей народного творчества, в котором собраны произведения народных умельцев. Помещается этот музей в оригинальном деревянном здании, украшенном резьбой. Оно также представляет собой художественный интерес.

Интересной приметой культурной жизни города стал Музей одной картины. В нем демонстрация одной выдающейся картины, обычно получаемой на время из какого-либо центрального музея СССР, сопровождается комментариями искусствоведа и соответственно подобранной музыкой. Такой показ-сессия, проводимый в небольшом помещении, оказывает сильное эмоциональное воздействие на зрителя и расширяет его художественный кругозор. Пенза — пока единственный город в нашей стране, в котором создан музей подобного типа.

В 1984 году в доме, где жил Мейерхольд, открылся Музей театра, в камерном зале которого ставятся спектакли, проводятся концерты и творческие встречи.

Одним из проявлений общего роста культуры стало развитие физкультуры и спорта. До революции в Пензе не было ни спортклубов, ни стадионов. Теперь физкультура и спорт стали массовыми, создана значительная материальная база для их развития. Один из крупных стадионов — «Темп» — располагает площадкой искусственного льда. Он построен в 1965 году и принадлежит к числу лучших хоккейных стадионов страны. В 1970 году вошел в строй Дворец водного спорта. Современные спортивные сооружения и возросшее мастерство пензенских спортсменов позволяют проводить в Пензе республиканские, союзные и международные спортивные соревнования.

На территории Пензенской области находятся места, дорогие всему советскому народу, в их числе село Лермонтово, город Белинский, село Радищево с их памятными местами и музеями. В Пензе широко отмечаются юбилейные даты со дня рождения великих земляков, проводятся посвященные им научные конференции, в которых принимают активное участие видные деятели культуры нашей страны.

## ОСОБЕННОСТИ ВНУТРЕННЕЙ ГЕОГРАФИИ

Ознакомление с характеристикой города в целом — его природными условиями, особенностями исторического развития, экономическими и культурными функциями еще не дает достаточно конкретного представления об его индивидуальных неповторимых чертах. И тут не обойтись без знакомства с внутренней географией или, как принято говорить, микрографией городской территории.

Пенза, как мы видели, протянулась из конца в конец на два десятка километров, а территория, введенная в пределы городской черты, составляет около трехсот квадратных километров.

В административном отношении город подразделен на четыре района — Ленинский, Октябрьский, Железнодорожный и Первомайский. В границы Ленинского района включается центральная часть города; в Октябрьский район входят его северная и северо-западная территории, в пределы Железнодорожного района — главным образом правобережная, заречная часть и небольшая полоса левобережья, наконец, границы Первомайского района охватывают южную часть города, включая сюда и недавно (1978 г.) присоединенную к Пензе сельскую местность (Терновку, Кривозерье и Веселовку).

По количеству населения административные районы мало отличаются друг от друга — в каждом из них около четвертой части жителей города. Однако по занимаемой ими территории различия велики. Так, почти половина всей территории Пензы входит в Железнодорожный район, и только около одной десятой в наиболее плотно заселенный Ленинский район<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> В Пензе территория административных районов подразделяется на микрорайоны для лучшей связи районных организаций с населением, привлечения широкой общественности к активному участию в политико-воспитательной работе, организации общественного порядка, проведения работ по благоустройству, а также санитарно-профилактической работы. Руководит этой деятельностью совет микрорайона, созданный на общественных началах.

Если дать самую общую характеристику каждому из этих районов, учитывая их функции в экономике города, то можно сказать, что Октябрьский район сосредоточил в себе большую часть промышленного производства Пензы, Первомайский район также характеризуется прежде всего наличием здесь крупных промышленных предприятий, в Ленинском районе сконцентрированы многие торговые и культурные учреждения, а также руководящие областные и городские организации. Основная функция Железнодорожного района видна из его названия — на его территории находятся все станции Пензенского железнодорожного узла.

В настоящее время каждый административный район имеет свой перспективный план экономического и социального развития. Но ограничиваться рамками административного района при характеристике анализа внутригородских территориальных различий нельзя. Внутри каждого района есть участки, по ряду признаков резко отличающиеся друг от друга.

Несомненный интерес представляет собой районирование Пензы, принятое «Гипрогором», организацией, разработавшей проект нового генерального плана развития города. По этому районированию, более дробному, чем административное, выделяются пять планировочных районов. В отдельный район выделяются северо-западная часть города — Арбеково, далее — Северный район — его южная граница проходит по линии железной дороги Москва—Куйбышев, северная — по реке Ухтишке и восточная — по Суре. Южнее находится Центральный район с границами по железной дороге на севере, по улице Свердлова — на юге и Суре — на восток. К югу от Центрального района располагается Южный район. И, наконец, выделяется Заречный район, к которому относится все правобережье Суры. Как видим, Сура служит границей большей части районов, причем четыре района располагаются на левобережье.

Каждый планировочный район должен быть, в конечном счете, построен в известной мере как самостоятельная часть города — состоять из нескольких жилых микрорайонов, иметь свой центр, парк, комплекс социально-культурных, торговых и коммунально-бытовых учреждений, магазинов и служб. Этот план, осуществляемый уже сегодня, еще далек от завершения, и, конечно, жизнь вносит в него свои корректировки.

В Пензе, как и в других городах нашей страны, внутренняя география складывалась под влиянием природных усло-

вий, длительного процесса дореволюционного исторического развития и сравнительно короткого периода развития города в условиях Советской власти.

Для Пензы этот последний период явился решающим в формировании ее современной микрографии. За годы Советской власти произошли качественные изменения, которые обусловили собою стремительный рост населения и коренное преобразование всего облика города. Пенза стала индустриальной — уже одно это преобразило ее внутреннюю географию.

Строительство промышленных предприятий сопровождалось и строительством жилых домов. В широких масштабах новое жилищное строительство началось после Великой Отечественной войны. С 1927 года по 1986 год жилая площадь города выросла более чем в девять раз — с 0,5 до 4,5 млн. квадратных метров. Возросла при этом доля обобществленного жилого фонда. К 1986 году на него приходилось уже около  $\frac{4}{5}$  всего жилья. За прошедшие годы, конечно, выходили из строя обветшалые здания, часть их сносилась в связи с развертыванием нового строительства. В настоящее время около  $\frac{9}{10}$  всего жилого фонда города принадлежит домам, построенным за годы Советской власти.

Новые жилые дома и микрорайоны, новые административные здания, учреждения культуры, здравоохранения неизменно преобразили лицо города и его микрографию.

В основном росла левобережная сторона города — от самой северной части — Бессоновской горы до самой южной — Южной Поляны, а затем и Терновской поляны. Наиболее крупная площадь новой застройки приходится на северо-запад с его Арбековским «клином».

На правобережье новозастроенная территория меньше, к тому же она и качественно отличается от левобережья — тут больше распространена одноэтажная застройка. Некоторые поселки на Правобережье начали строиться еще в двадцатые годы — Согласие, Полесный, Сосновка, и застраивались они индивидуальными домами, часто беспорядочно.

Наименьший удельный вес имеет новый жилой фонд в центральной части города, где еще в дореволюционные годы сложился район плотной застройки, причем тут были размещены лучшие здания. Поэтому здесь новое строительство идет путем уплотнения застройки, сопровождаясь сносом лишь наименее ценных домов.

Среди зданий, построенных в дореволюционные годы,

ценных в архитектурном отношении немного. Но вместе с тем среди них есть такие, которые имеют историческое значение. Некоторые из них являются типичным порождением и отражением своей эпохи, ее памятниками. Так, в частности, есть много зданий с затейливой художественной резьбой по дереву. Некоторые дома-памятники этого неумирающего, своеобразного русского народного искусства ныне реставрированы и таким образом сохранены для будущих поколений.

При характеристике экономико-географических особенностей отдельных частей города мы будем придерживаться подразделения на районы, принятые в генеральном плане развития Пензы. В общем-то, это территориальное деление соответствует задачам экономико-географического районирования, и мы эти районы будем рассматривать, как экономико-географические. Однако при конкретной характеристике отдельных районов нам придется иметь дело и с более мелкими территориальными подразделениями. Это диктуется территориальными особенностями Пензы.

Следует отметить, что как административное, так и экономико-географическое районирование города не является определенным раз и навсегда. Оно меняется с ростом экономики, увеличением численности его населения, застройкой. При подразделении территории Пензы на пять районов генплана были учтены перспективы развития города на ближайшие десятилетия.

Ниже дается конкретная характеристика отдельных районов в такой последовательности: Центральный, Южный, Северный, Арбековский (северо-западный) и Заречный.

**Центральный район** занимает обширную площадь, на которой располагаются историческое ядро города и некоторые прилегающие территории. При его характеристике мы особо остановимся на важнейших составных частях района — центральной, северо-западной (осью которой является улица Пушкина) и Западной Поляне.

Центральный экономико-географический район включает в себя территорию, относящуюся к Ленинскому и частично Первомайскому административным районам, он расположен на широкой, сравнительно ровной полосе левобережья и на склонах пензенского холма. Этот район города выполняет в настоящее время важнейшие организационно-административные, культурные и торговые функции. Промышленных пред-

приятий тут сравнительно немного, причем самые крупные заводы, определившие собой промышленную специализацию Пензы, находятся вне центра.

В течение столетий административный и культурный центр города находился на территории, непосредственно прилегающей к месту основания Пензенской крепости, возле Советской площади, т. е. в южной половине Центрального района. Между тем за годы Советской власти размеры и конфигурация Пензы сильно изменились, особенно за счет создания крупного промышленного и жилого района на ее северной и северо-западной территории. Старый центр перестал занимать центральное положение на карте города. При составлении плана развития города это было учтено, и новый центр решено было построить в северной половине Центрального района: там был воздвигнут Дом Советов и создана новая площадь города — площадь Ленина, а затем вблизи от нее — Центральная площадь. Строительство нового центра еще далеко не завершено. И сейчас можно отметить двуцентричность современного Центрального района — наличие старого, исторически сложившегося центра в его южной половине, и развивающегося нового центра, более соответствующего современному этапу и перспективам развития города, в северной половине. Главной осью, соединяющей площади Советскую и Ленина, служит Московская улица.

На месте, где три века тому назад была воздвигнута брешеччатая крепость, теперь находятся Советская площадь, Лермонтовский сквер и улица Белинского. Остатки земляного вала крепости можно проследить и на улице Кирова. Сложившийся в районе, прилегающем к местоположению бывшей крепости, административный центр города и губернии был представлен домом губернатора, различными присутственными местами чиновниче-управленческого административного аппарата, домом архиерея, главы пензенской епархии — зданиями, построенными в XVIII и XIX веках, сохранившимися до наших дней. Для этих старинных зданий характерно известное единство архитектурного стиля. Позднее, в связи с развитием капитализма, тут появились здания учебных заведений, поземельного банка и ряд других.

После Октябрьской революции административный центр сохранился в этом же районе. Очевидно, это было обусловлено его удачным территориальным расположением и наличием зданий, пригодных для размещения руководящих партийных и советских учреждений и организаций.

И в настоящее время здесь располагается часть городских и областных организаций. К их числу относится областной совет профсоюзов, разместившийся в Доме союзов, редакции и типография областных газет «Пензенская правда» и «Молодой ленинец», для которых построено специальное здание — Дом печати и другие.

Советская площадь выше сорока лет была главной площадью Пензы, центром праздничных демонстраций трудящихся. На площади и близ нее имеется несколько памятников. Еще в 1892 году был воздвигнут памятник великому русскому поэту Лермонтову. Памятник, построенный на средства, собранные почитателями поэта, поставлен в сквере, носящем теперь имя поэта. На стыке Советской площади и Лермонтовского сквера находятся могилы революционеров, отдавших свою жизнь в борьбе за Советскую власть. На другом конце площади высится памятник Карлу Марксу. Пенза — первый город нашей страны, в котором еще в 1918 году был установлен памятник в честь основоположника научного коммунизма. В сквере, прилегающем к Советской площади с севера, воздвигнута стела, куда занесены имена пензенцев — Героев Советского Союза и Героев Социалистического Труда.

Вокруг ушедших в прошлое стен бывшей крепости расположено несколько социально-культурных учреждений города — художественное училище и картинная галерея<sup>1</sup>, а также областная библиотека имени Лермонтова, кинотеатр «Родина».

Чуть подальше расположились крупнейшие вузы города — политехнический и педагогический, а также два средних специальных учебных заведения — фармацевтическое училище и машиностроительный техникум.

Историческое ядро города сравнительно плотно заселено и обладает большим жилым фондом. Возведение новых зданий проходит на выборочных площадках. Впрочем, таких площадок тут оказалось довольно много, так как для старой застройки характерно наличие одно- и двухэтажных зданий с примыкающими к ним обширными дворами. Новое строительство уже к настоящему времени успело значительно обновить и улучшить общий облик этой части города, особенно улиц Лермонтова, Карла Маркса, Красной, Куйбышева.

<sup>1</sup> Картинная галерея размещается теперь в одном из красивейших зданий города, принадлежавшем до революции Поземельному банку.

Созданная в северной части Центрального района новая площадь имени Ленина стала главной площадью города — она вдвое больше Советской площади. Теперь здесь проводятся традиционные демонстрации трудящихся. Реконструкция территории, прилегающей к площади, еще не завершена — часть зданий, примыкающих к ней с юга, будет в дальнейшем снесена. Площадь украшают монументальное здание Дома Советов и ряд современных зданий, воздвигнутых на улице Кирова, т. е. с ее восточной стороны. В центральной части площади перед Домом Советов возвышается памятник В. И. Ленину.

Уже отмечалось, что площадь Ленина ближе к «геометрическому центру» города, чем Советская площадь. Однако не только это определяет ее центральную роль в коммуникациях города. Она удобнее связана с другими его частями, чем Советская площадь. По одну сторону ее проходит улица Кирова — прямая магистраль, ведущая к южному промышленному району. По другую сторону проходит Московская улица, связывающая ее с южной частью центра и далее (через улицу Лермонтова) с Западной Поляной. И, наконец, от нее идет улица Пушкина, ведущая на северо-запад по направлению к крупнейшему промышленному району. Именно в этом направлении продолжается дальнейшее развитие центра. Недалеко от площади находятся мосты, связывающие левобережье города с его Заречной частью.

Прямая и широкая улица Славы ведет от площади Ленина к речной набережной. Здесь берег реки одет камнем, и воздвигнут своеобразный обелиск Славы, имеющий форму ростка. Среди новых зданий, расположенных на улице Славы, выделяется здание гостиницы «Пенза». Размещение ряда гостиниц («Пенза», «Россия», «Сура») недалеко от железнодорожного и автомобильного вокзалов удобно для гостей города.

Недалеко от площади Ленина расположены учреждения, призванные удовлетворять различные запросы населения: главный почтamt, междугородняя телефонная станция, городская железнодорожная касса и агентство Аэрофлота, универмаг и другие крупные специализированные магазины.

Немаловажное значение для горожан имеет и находящийся поблизости Центральный рынок города. Рынок тут, пожалуй, — древнейшее «предприятие». Пристань на Суре в свое время существовала близко от этого места. С прокладкой железной дороги и главный вокзал оказался недалеко. Все это было удобно для крестьян и торговцев, привозивших сюда

свои товары, и способствовало формированию здесь торгового центра.

В условиях советского градостроительства сеть магазинов, по возможности, распределяется территориально равномернее, приближаясь к потребителю. Но все же общегородские торговые центры в наших городах в какой-то степени сохраняются. У них есть свои преимущества — возможность для покупателя побывать в ряде магазинов, находящихся недалеко друг от друга, удобство создания очень крупных современных магазинов, что выгодно экономически.

Городская транспортная сеть (автобусная, троллейбусная) как бы сходится в этой части центра — тут пересекается много маршрутов, связывающих торговый центр со всеми районами города.

Вблизи Дома Советов, напротив реконструированного здания Пензенского драматического театра в сквере, установлен памятник В. Г. Белинскому. Имя революционного демократа и выдающегося литературного критика присвоено одной из улиц, Центральному парку культуры и отдыха, педагогическому институту, первой средней школе, городской библиотеке.

Как мы уже отмечали, давно обжитая часть Центрального района протянулась широкой полосой с юга на север вдоль Суры. Кварталы здесь имеют прямоугольную форму — причем эти прямоугольники несколько вытянуты с юга на север. Улицы прямые, что облегчает транспортные связи с другими частями города. Наиболее напряженное движение характерно для улиц, идущих по направлению Юг—Север, на них находится и большая часть транзитной нагрузки. Из числа этих улиц по интенсивности движения выделяются улицы Кирова и Володарского.

К охарактеризованной нами части Центрального района примыкает с северо-запада обширная территория, сильно отличающаяся по особенностям развития и по характеру застройки. В старину тут были поселены конные казаки, и размещались закрепленные за ними сельскохозяйственные угодья. И теперь еще старожилы-пензенцы иногда называют солдатскими огородами территорию, оконтуренную улицами Шевченко, Степана Разина, Бекешской и Ключевой.

Вся эта часть Пензы долго носила сельский отпечаток. Когда был создан севернее этих мест новый заводской район, то эта территория оказалась в промежутке между ним и старым центром города. Близость к заводам ускорила ее

дальнейшее заселение. Жилой фонд, существующий здесь в настоящее время, почти целиком создан за годы Советской власти. Тут строились небольшие индивидуальные, большей частью, одноэтажные жилища и возводились современные многоэтажные здания и целые многоэтажные микрорайоны.

В результате в северо-западной части Центрального района образовалась обширная полоса современной многоэтажной застройки.

К числу важнейших транспортных артерий, проходящих по этой территории, относятся улицы Пушкина, Суворова и некоторые другие магистрали.

Западная Поляна является наиболее молодой частью Центрального района. Это высоко расположенная часть Пензы, самая высокая ее «строительная площадка». Она находится на плоской вершине Пензенского холма. Вершина эта довольно обширна — так, ее протяженность от конца улицы Лермонтова до совхоза-техникума (бывшего Пензенского училища садоводства), находящегося у противоположного склона холма, составляет около трех километров.

Хотя к вершине холма вплотную примыкает наиболее старая часть города, все же она почти не была застроена. Ее южная половина занята хорошим лиственным лесом. На северной части лес был уничтожен, но освоить землю под какие-либо посевы не удалось из-за плохого почвенного покрова. Под маломощными почвами находится щебенчатая порода — опока. Кое-где она выходила на поверхность и в небольших количествах добывалась. Образовался огромный изрытый пустырь. На вершине холма размещается ипподром.

В советские годы часть пустыря была использована для создания нового жилого микрорайона — Западная Поляна. В 60-х годах завершилось строительство первой очереди, а затем была застроена и так называемая Новая Западная Поляна.

Отсутствие здесь старой застройки облегчило строительство, удешевило его, так как избавило от издержек на спасение устаревших зданий, облегчило проведение транспортных магистралей и иных коммуникаций.

Это же обстоятельство дало простор и для новых архитектурных и планировочных решений. Если для большей части Центрального района характерны улицы старого типа, то здесь господствует свободная современная застройка — дома поставлены так, что между ними созданы большие площади

для зеленых насаждений. Застройка многоэтажная, дома со всеми удобствами. Здесь живут уже десятки тысяч людей. Помимо жилых зданий, построены школы, детские учреждения, создана сеть магазинов и других учреждений сферы услуг.

Воздвигнуто и несколько зданий специального назначения, но в целом все же Западная Поляна — селитебная часть города. Ее жилые кварталы расположились вдоль леса (часть его теперь называют лесопарком), окружающего их с юга, запада и частично с северо-запада.

**Южный район** примыкает к Центральному. Граница между ними проходит по улице Свердлова. От Заречного района он отделен Сурой. В отличие от Центра Южный район — промышленный. Преобладает машиностроение и приборостроение.

В дореволюционном и даже довоенном прошлом его территория представляла собою слабо заселенную окраину города, с наличием свободных от застройки участков. Промышленность стала развиваться здесь после Великой Отечественной войны. О молодости этой части города как места концентрации промышленности можно судить хотя бы по тому, что такие крупные предприятия, в значительной мере определяющие собой его промышленный облик, как дизельный завод и завод точной электромеханики, были введены в действие лишь на рубеже 50—60 годов. На территории района размещаются и другие машиностроительные и металлообрабатывающие предприятия, в числе которых Пензмашзавод, а также предприятия пищевой (хлебозавод, кондитерская фабрика, молококомбинат) и строительной промышленности. Построена теплоэлектростанция.

Превращению этого района в промышленный благоприятствовали условия рельефа — наличие больших ровных площадок, пригодных для размещения крупных предприятий, и удобная связь с железной дорогой, облегчившая снабжение предприятий сырьем и вывоз готовой продукции. Вместе с тем его территория тесно примыкает к старой, плотнозаселенной части города — это на первых порах облегчило обеспечение его кадрами. В дальнейшем здесь развернулось жилищное строительство.

Южная Поляна — новое заводское ядро города. Наряду с многоэтажными здесь есть и много одноэтажных зданий, т. е. по характеру застройки картина довольно пестрая. Глав-

ная транспортная артерия района — улица Калинина, являющаяся южным продолжением улицы Кирова.

С южным промышленным районом все теснее сращиваются села, прилегающие к его территории, — Кривозерье, Беловка, Терновка. Население этих и некоторых других близлежащих сел теперь связано с предприятиями и учреждениями города, а не с сельским хозяйством.

Перспективы дальнейшего строительства в границах Южного промышленного района были ограничены, так как свободной городской территории здесь мало. Поэтому в дальнейшем пришлось включить в городскую черту тесно примыкающие к городу сельские населенные пункты и часть сельскохозяйственных земель.

Через южную часть города проходит дорога, соединяющая Пензу с аэропортом. Когда-то, до постройки железных дорог, имел существенное значение выход из города через Тамбовскую улицу (заставу) на тракт, идущий к Тамбову и к Саратову. Развитие автомобильного движения снова повышает значение этого пути. С юга же осуществляется выезд из города на асфальтированную дорогу областного значения Пенза—Сердобск.

**Северный район** занимает большую территорию. Она неоднородна в природном отношении — большая часть ее представляет собой сравнительно ровную местность, удобную по рельефу для строительства, но есть тут и Бессоновская гора, а местами приходится считаться и с излишне обводненными грунтами. Неоднородна она и в историческом отношении — здесь молодые микрорайоны и здесь же поселок Черкассы, бывшее Черкасское поселение. На Севере важнейший узел крупнейших промышленных предприятий и здесь же обширные чисто селитебные территории.

Неоднородны тут планировка и тип застройки — широкие новейшие улицы, застроенные многоэтажными современными зданиями, сочетаются с кварталами одноэтажных домов. Но послеоктябрьская дата «рождения» — общая черта большинства зданий этого района; часть их возникла на землях, освоенных городом только за годы Советской власти, а часть хоть и расположена в местах старого заселения, но воздвигнута по преимуществу также за этот период.

Промышленной сердцевиной района, определившей собой основные черты его облика и народнохозяйственные функции, является Северный заводской узел, сложившийся из велосипедного завода и ряда близ расположенных к нему предприя-

тий — часового, ВЭМ и других. Преимущественно этим предприятиям Пенза обязана тем местом, которое заняла в промышленности страны, особенно в ее машиностроении и приборостроении. Отсюда, собственно, и началось становление Пензы как машиностроительного центра.

В этом районе, как уже отмечалось ранее, расположены заводы Пензтекстильмаш, Пензхиммаш, «Тяжпромарматура», компрессорный, крупные предприятия, производящие строительные материалы, а также предприятия пищевой промышленности и другие.

Причины, по которым именно Северная часть города стала местом размещения многих крупных предприятий, в общих чертах уже характеризовались. Тут они примерно те же, что и в Южном промышленном районе, но имеются и некоторые отличия.

И здесь большая часть района отличается сравнительно ровной поверхностью, наличием больших площадок, удобных для размещения современных предприятий и устройства подъездных путей к ним. Но здесь эти территории в основном были незастроенными.

Когда в 1915 году Пензенская городская дума приняла решение об отведении для трубочного завода (теперь велосипедный) 50 десятин земли, то эта земля для города особой ценности не представляла — здесь были пустыри и поля, расположенные за пределами застроенной части дореволюционной Пензы. И в последующие годы при подыскании площадок для советских индустриальных новостроек отсутствие необходимости сколько-нибудь значительного сноса, облегчало, ускоряло и удешевляло строительство.

Первостепенное значение имело уже отмечавшееся выгодное транспортно-географическое положение местности — железная дорога и автомагистраль Москва—Куйбышев.

Рабочую силу заводы первоначально черпали из старых жилых кварталов города, но вскоре, с середины двадцатых годов, развернулось жилищное строительство на территории, прилегающей к предприятиям. Целесообразность приближения местожительства рабочих к предприятиям стимулировала жилищное строительство в северной и северо-западной части Пензы одновременно со строительством магазинов, развертыванием сферы бытового обслуживания, детских учреждений, школ, учреждений культуры и здравоохранения, мест отдыха и т. д.

Центральная часть района, его ядро, сложившееся вокруг

велозавода и других предприятий, отличается современной многоэтажной застройкой, современными уличными магистралями. Расположены эти кварталы севернее линии железной дороги, и начало их застройки относится к 1926 году. К западу от первоначального ядра района, протянувшись вдоль железной дороги, идущей к Москве, находится территория Большой Бугровки, застроенная преимущественно одноэтажными зданиями. Заселение этого участка началось с 1949 года.

Восточную часть Северного промышленного района занимает большая территория, расположенная по обе стороны от железнодорожной линии, ведущей на Рузаевку. Вдоль восточной границы этой территории протекает Сура. Интенсивная застройка тут началась в послевоенные годы, с возведением таких крупных предприятий, как компрессорный завод, ТЭЦ-1, мясокомбинат, и некоторых других. С конца 50-х годов стала застраиваться и Бессоновская гора — один из самых северных участков Пензы.

По качеству планировки выделяется в Северном промышленном районе его центр, характеризующийся прямыми широкими улицами, прямоугольными кварталами. К числу важнейших магистралей этого района относятся проспект Победы, улицы Циолковского, Гагарина, Байдукова и некоторые другие. Широкие улицы и площади прокладывались с учетом дальнейшего развития городского транспорта и роста автомобильного движения.

**Арбековский район** — наиболее молодая и вместе с тем наиболее интенсивно застраивающаяся в последние годы северо-западная часть города. Он занимает обширную площадь, расположенную между старой и новой трассами автодороги Москва—Куйбышев, и полосу, примыкающую к старой трассе с юга. От Северного промышленного района его отделяет широкая балка, по которой протекает ручей Безымянный, и расположены связанные с ним пруды.

Природные условия района благоприятны для строительства прежде всего по своему ровному рельефу.

Арбековский район начал застраиваться со второй половины пятидесятых годов. Масштаб осуществленного здесь строительства и перспективы его дальнейшего роста весьма значительны. Предполагается, что в будущем тут будет жить около 150 тысяч человек.

Широкие перспективы развития Арбековского района связаны не только с наличием тут свободной, хорошей площад-

ки для строительства, но и с его близостью к промышленным предприятиям северной части города — таким образом Арбековский жилой массив в значительной мере является как бы продолжением заводского района. Этому способствуют и хорошие санитарно-гигиенические данные Арбекова.

Главной транспортной осью района служит широкий проспект Победы, по которому удобно осуществлять скоростное движение транспорта.

Уже в 1988 году в Арбекове проживало 120 тысяч жителей. Продолжающаяся застройка ведется 10-ю и 16-этажными домами, причем последние — сборно-монолитные.

Заречный район охватывает всю территорию города, расположенную на правом берегу Суры. В административном отношении эта территория представляет собой заречную часть Железнодорожного района, а в природном — пойму Суры, с относительно ровной поверхностью. Исключение — поселок Ахуны, взобравшийся на высокий правый склон Сурской долины.

Ранее уже отмечались природные и экономические причины, затруднявшие застройку Заречной части города: изрезанность территории протоками и старицами Суры, подверженность паводкам и высокий уровень залегания грунтовых вод, множество железнодорожных линий с большим путевым хозяйством. Можно еще указать и на недостаточность транспортной связи Заречья с основной, левобережной частью города — мало мостов. Все это вместе взятое привело к тому, что Заречье пока не превратилось в единую сплошную зону городской застройки, а состоит фактически из ряда поселков.

Заречье занимает большую площадь, но плотность населения тут наименьшая в городе. Низок уровень коммунального благоустройства. Выгодно отличается лишь часть Заречья, непосредственно примыкающая к руслу Суры и находящаяся против центральной части города. Тут благоустроенные улицы, и на них уже немало многоэтажных зданий. Современной многоэтажной застройкой отличается также поселок завода медпрепаратов, растет аналогичный поселок завода шарикоподшипников — самая новая часть Заречья.

Еще раньше стала заселяться полоса Заречья, ближе расположенная к современному руслу Суры. Это — территория, окружающая фабрику «Маяк революции», поселки Шуист и Свободный. Издавна были заселены и Ахуны, разместившиеся у старого речного русла, прижавшегося к правому склону долины Суры. Уже в советские годы возникли поселки

Согласие, Подлесный, Сосновка, Медпрепаратов и Междуречье.

К северу от железнодорожной линии Москва—Куйбышев разместился поселок Шуист. Им занята большая территория, однако в ее современном состоянии, мало удобная для застройки. Тут резко проявляются отрицательные качества природы Правобережья, в особенности подверженность паводкам. Шуист застроен одноэтажными домами. До сих пор это одна из наименее благоустроенных частей города.

Южнее линии железной дороги находится средняя часть Заречья. Ее территория изрезана старым руслом Суры. До того, что Сура полностью захватила нижнюю часть русла реки Пензы, здесь, на Старой Суре, были места, удобные для сооружения плотины. Это благоприятствовало постройке тут в XIX веке вододействующих предприятий. На использовании гидроэнергии работали построенные здесь лесопилка и мельница, а затем, с середины XIX века, бумажная фабрика. Вместе с расположившимися возле нее жилищами рабочих она образовала своеобразный поселок.

Теперь к нему вплотную примыкают территории, занятые рядом предприятий, построенных за годы Советской власти — фабрики пианино, мебельного комбината, арматурного завода, а также разными складами. Таким образом, тут сложилась наиболее развитая в промышленном отношении часть Заречья. Однако рост производственного значения этого микрорайона не сопровождался таким крупным строительством зданий современного типа, какое наблюдалось в других промышленных частях города.

Поселки Свободный, Подлесный, Сосновка невелики и характеризуются одноэтажной неплотной застройкой.

Среди поселков Заречья можно отметить еще Барковку — один из дачных районов Пензы. Барковка располагается в южной части Заречья вдоль Суры и во время навигации связывается с центром города речными пассажирскими катерами.

Наиболее удаленный от нового русла Суры поселок — Ахуны — дачное место и крупная зона отдыха горожан. Хорошие природные условия Ахун — хвойные и лиственные леса, окружающие поселок и старицы Суры, сделали целесообразным постройку здесь домов отдыха и создания санаторной зоны. Кроме того, в Ахунах расположен Пензенский сельскохозяйственный институт с комплексом современных учебных и жилых зданий.

На правобережье находится и Светлая Поляна—недавно организованная крупная зона отдыха горожан. Она расположена в лесной местности, на небольшом притоке Суры—Вяди. Здесь создано искусственное водохранилище, оборудованы пляжи и спортивные сооружения.

Все поселки и зоны отдыха правобережья связаны с центром города автобусным сообщением.

Своеобразная мозаика поселков и кварталов правобережья обусловила собой недоразвитость уличных магистралей. Здесь в каждом поселке наблюдается своя система улиц и переулков. Большая часть их слабо благоустроена. Магистралей с усовершенствованным покрытием мало. Исключение составляет отрезок старой трассы шоссе Москва—Куйбышев, проходящей через северную часть Заречья, дорога на Ахуны и некоторые улицы, идущие параллельно Суре.

Размещение застроенных частей Правобережья тесно связаны с природными особенностями этой местности. Постройка Сурского водохранилища южнее (выше) Пензы зарегулировала сток Суры и сделала менее опасными паводки. Это одна из предпосылок лучшего освоения пойменных участков Сурской долины, осуществляемая уже в настоящее время.

## КОНТУРЫ БУДУЩЕГО

За прошедшие годы Пенза не только заняла заметное место в системе территориального разделения труда, сложившейся в нашем народном хозяйстве, но и прошла большой путь по благоустройству и улучшению жилищных условий населения. Мы видели, что Пенза за годы Советской власти создана чуть ли не заново. Действительно, в ее жилом фонде площадь, построенная за советский период, составляет около 9/10 от всей современной жилой площади. А в промышленности, что осталась от дореволюционного наследия? Разве что бумажная фабрика «Маяк революции», да и то коренным образом реконструированная. Заводы, составляющие основу и гордость индустриальной Пензы, молоды — это, условно выражаясь, наши современники.

Факторы, которые способствовали бурному индустриальному росту Пензы, будут действовать и дальше. Значит, город и впредь будет расти. Надо полагать, что машиностроение останется здесь ведущей отраслью промышленности.

В этой главе, говоря о контурах будущего, мы коснемся не развития производственной базы Пензы, а только развития ее как населенного пункта.

В 1973 году был утвержден перспективный план развития Пензы до 2000 года. В плане выделяются и промежуточные сроки, в частности, объем работ к 1975 и к 1980 годам. Основные направления развития и показатели этого плана рассматриваются в этой главе.

Для определения объема жилищного строительства надо прежде всего иметь представление о динамике роста населения и затем об изменении нормы жилой площади, приходящейся на одного жителя, на протяжении планируемого периода. По принятому при составлении Генплана прогнозу население Пензы, составлявшее к началу 1972 года (включая население Веселовки, Кризозерья и Терновки) 416 тыс. человек, будет составлять к 1975 году — 450, к 1980 году — 520 и к 2000 году — 650 тыс. человек. Считают, что современный темп роста численности жителей Пензы не сохранится — он уменьшится и будет в

основном проходит за счет естественного прироста. Приходящаяся на одного человека жилая площадь, постепенно нарастающая, будет увеличиваться с 6,8—в 1972 году до 12 квадратных метров на человека — в 2000 году с резервом на последующий ее рост. Взвесим эти показатели. Только увеличение нормы жилой площади почти вдвое означает, что надо построить почти еще одну Пензу сравнительно с ее состоянием на 1972 год. А с учетом прироста численности жителей этот объем работ еще значительно увеличится. Вот как выглядят прогнозируемые показатели численности населения на 1975, 1980 и 2000 годы и размеры жилой площади на диаграмме, в которую мы включили, и фактические данные за 1912 и 1972 годы. Итак, к 2000 году надо построить Пензу чуть ли не втрое большую, чем та, которая существовала в 1972 году. Но дело не ограничивается жильем. Надо, чтобы учебные заведения работали в одну смену — этого требуют гигиена умственного труда и рациональная постановка учебного процесса, значит, надо увеличить сеть школ. Надо соответственно увеличить сеть магазинов, детских учреждений, кинотеатров, бытовых служб, обеспечить постройку нужных коммуникаций и т. д.

Реализация перспективного плана, конечно, требует расширения застроенной территории. Однако строить надо так, чтобы экономить земельный фонд — и в нашей гигантской стране он небезграничен. Основной путь этой экономики — повышение этажности. Если в 1972 году на девятиэтажные дома приходилось только 2% жилого фонда, то к 2000 году на долю домов, имеющих 9 и больше этажей, будет приходиться уже половина, на дома 4—5-этажные — свыше  $\frac{2}{5}$  всего жилого фонда. Одноэтажные здания к этому времени будут представлять лишь небольшую часть всей жилплощади. Повышение этажности города дает простор и для его лучшего архитектурно-художественного оформления.

Экономия территории может быть достигнута не только за счет роста города ввысь, но и за счет использования подземных площадей. Автору этих строк привелось побывать в подземных кинотеатрах Праги, подземном универмаге Лейпцига, в большом подземном ресторане одной из гостиниц Лондона, видеть огромные подземные гаражи Вены, расположенные в плотнонаселенных районах австрийской столицы и имеющие «выезд» на некоторые ее центральные площади. Все это выглядело неплохо. Могут возразить, что эти подземные сооружения обусловлены высокой ценой земли в условиях капи-

## Население и жилой фонд Пензы

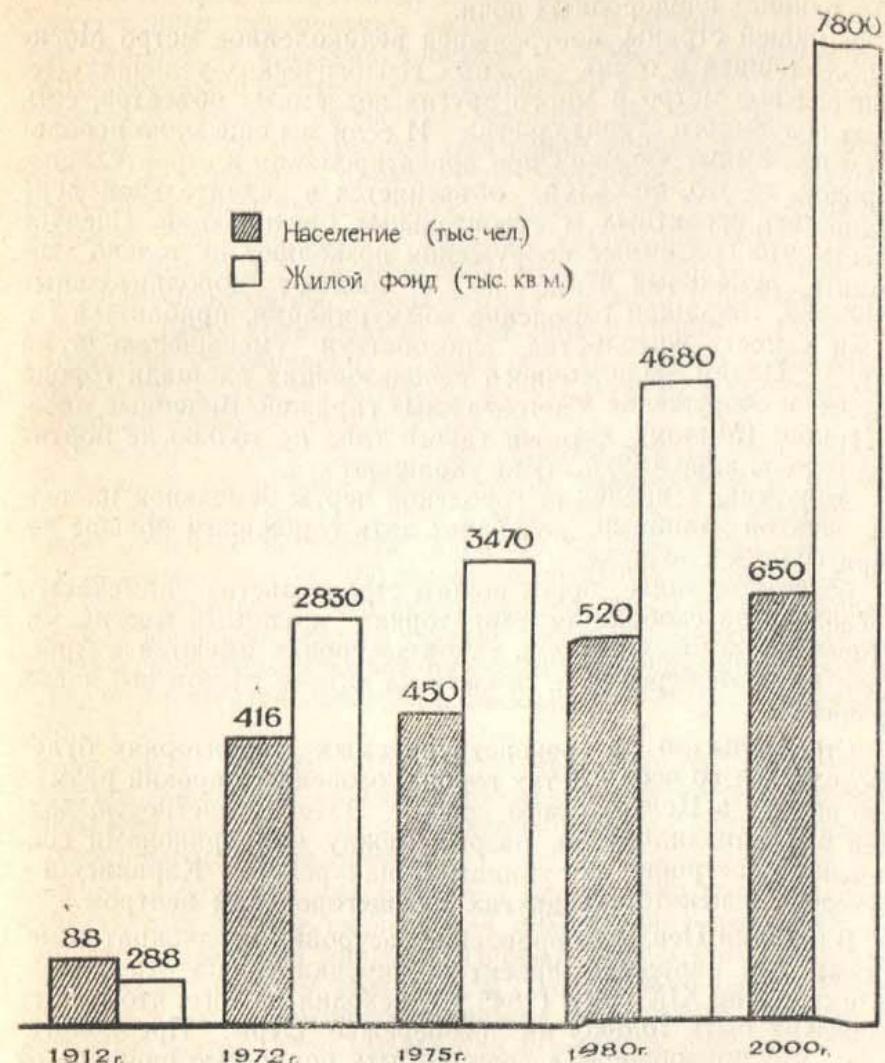


Рис. № 6.

талистического развития перечисленных городов. Это возражение неубедительно. У нас земля не имеет рыночной цены, но имеет огромную народнохозяйственную ценность, особенно в районах плодородных почв.

У нашей страны, построившей великолепное метро Москвы, создавшей в очень сложных геологических условиях Ленинградское метро и много других подземных объектов, есть опыт подземного строительства. И если мы еще мало используем подземные «этажи» при проектировании и строительстве городов, то это, пожалуй, объясняется в значительной мере косностью проектных и строительных организаций. Следует учесть, что подземные сооружения позволяют не только экономить земельный фонд, но и создают дополнительные удобства, сокращая городские коммуникации, приближая гаражи к месту жительства, способствуя уменьшению шума и т. д. Целям экономичного использования площади города служит и сооружение многоэтажных гаражей. Виденные мною в Италии (Милан) гаражи такого типа не только не портят вид города, а, пожалуй, даже украшают его.

Экономия, в пределах городской черты земельной площади, занятой зданиями, позволяет дать горожанам больше зелени, солнца и воздуха.

Более половины всего нового строительства намечается проводить на свободных территориях крупными массивами. Широкие возможности для такой застройки имеются в Арбекове, на правобережье и отчасти на юге—с учетом его новых границ.

Строительство на реконструируемых территориях будет проводиться во всех частях города, особенно широкий размах оно примет в Центральном районе. Здесь, в частности, должен быть ликвидирован разрыв между микрорайонами современной застройки по улицам Луначарского, Карпинского, Суворова и некоторых других с общегородским центром.

В истории Пензы направление застройки неоднократно менялось. Так, например, проект планировки города, относящийся к середине XIX века (1845 г.), исходил из того, что городу надлежит быть только на левобережье Суры. Предполагалось, что правобережье должно быть полностью очищено от жилья, рост города намечался вдоль левого берега Суры в северном направлении. Таким образом, как бы признавалось, что с кипризной Сурой и ее паводками, заливающими правобережье, город не в силах справиться. Даже в проекте планировки Пензы, разработанном Гипрогором в 1958 году, разви-

тие города предусматривалось в основном в сторону Арбеково и Веселовки.

Теперь технико-экономические возможности иные, а поэтому и иные перспективы размещения застройки. Их коренное отличие от прежних проектов — широкое освоение правобережья одновременно с расширением на северо-запад (Арбеково) и на юг — до района Терновки включительно.

При этом во внутренней географии города должно более четко, чем сейчас, проявляться функциональное зонирование, как говорят градостроители, т. е. более четкая функциональная специализация отдельных территориальных частей города. Должны быть выделены промышленно-складские зоны, селитебные зоны, зоны отдыха и зоны общегородского центра. Такое зонирование будет способствовать улучшению санитарно-гигиенических условий города и вместе с тем позволит лучше соблюдать интересы развивающегося производства в промышленно-складских зонах.

В связи с этими исходными соображениями в Северном промышленном районе запланирован наименьший объем нового строительства. Из почти 6 млн. квадратных метров, которые намечено построить в Пензе к 2000 году, здесь будет возведен только 150 тысяч квадратных метров, т. е. менее 3%. Учитывая, что значительная часть существующего тут малооцененного жилого фонда будет выбывать из строя, фактический размер жилой площади тут останется неизменным, но повысится качество и несколько изменится размещение жилья.

Большой размах новое строительство согласно плану должно приобрести на Правобережье, где намечено возвести треть всего нового жилого фонда Пензы. Соответственно должно вырасти и население.

Для того, чтобы расселить тут около 180 тысяч человек, нужно будет многое сделать для преодоления неблагоприятных сторон местной природы. Первый шаг в этом направлении сделан, как мы уже писали, постройкой южнее Пензы плотины и созданием водохранилища, способного зарегулировать сток Суры. Это уменьшило опасность паводков — основного бича Правобережья. Придется заняться намывом и подсыпкой грунта, а также понижением уровня грунтовых вод (путем дренажа, углубления местных водостоков, в том числе и Старой Суры), сделав ее при этом проточной, благоустроить берега и т. д. Надо будет преодолеть и препятствия для градостроительства, созданные большим путевым хозяйством.

ством станции Пенза-III и ее Заречным парком. Но все затраты на инженерную подготовку территории окупятся прежде всего потому, что позволят занять под застройку земли в сельскохозяйственном отношении малоценные. К тому же эта застройка повысит компактность города. Это имеет и экономическое значение. И, наконец, Сура превратится в подлинную «ось» Пензы. Город, который все еще выходит на нее большей частью задворками, повернется к ней лицом.

Более чем в 5 раз возрастет за эти годы жилой фонд Арбекова. Здесь должно быть размещено около 1/4 всего нового строительства, и будет проживать почти 1/4 часть населения Пензы.

Жилой фонд Южного промышленного района возрастет втрое, причем в значительной мере за счет застройки прилегающих бывших сельских территорий. Предполагается, что только в районе Терновки будет почти столько же жителей, что и во всем Северном промышленном районе. Значительно вырастет и Западная Поляна.

Центр будет располагать большим жилым фондом, в том числе и новопостроенным, но его удельный вес в населении города сократится. Вот как должно измениться распределение населения Пензы по планировочным районам с 1972 по 2000 год.

При общем росте населения города, сохранит свой удельный вес Южный промышленный район, а удельный вес Северного промышленного района и Центра резко сократится, Арбековского и Правобережного — сильно возрастут.

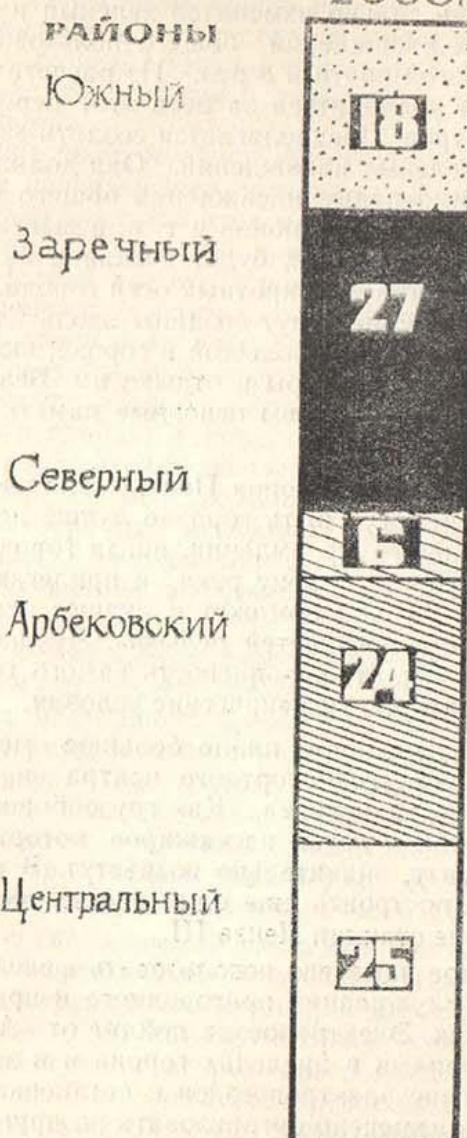
Город в целом станет компактнее, и его центр включит в себя и часть центрального Правобережья. Река Сура, опоясанная благоустроеными берегами и лентами прибрежных бульваров, превратится, как уже отмечалось, в водную ось города. Вместе с тем Центр получит развитие и в западном направлении, где его очень важной магистралью будет полностью реконструированная улица Пушкина. Новое строительство в Центральном районе соединит благоустроеными кварталами многоэтажных зданий старое ядро центра с его новыми микрорайонами на северо-западе.

Размещение населения Пензы по планировочным районам в 1972 и 2000 гг. (в процентах к численности всего населения города в данном году)

1972 г.



2000 г.



Реконструкция и развитие города проявятся и в улучшении его благоустройства, развитии технической базы — дальнейшей газификации, теплофикации, улучшении водоснабжения (водоснабжение в расчете на 1 жителя возрастет почти в 4 раза) и т. д.

Очень сильно изменится зеленый наряд Пензы. Площадь зеленых насаждений общего пользования возрастет с 1972 по 2000 год почти в 8 раз. Из расчета на одного жителя она должна увеличиться за весь этот период с 5 до 24 квадратных метров. Предполагается создать единую непрерывную систему зеленых насаждений. Она должна включить в себя лесопарки, зеленые насаждения общего пользования, озелененные участки стадионов и т. п. и выйти в виде бульваров на берега Суры. Парк будет создан и на острове Пески — тут пройдет одна из широтных осей города. Широкие парковопрогулочные зоны будут созданы вдоль Старой Суры. Центральный парк, самый большой в городе, включит в себя территорию парка культуры и отдыха им. Белинского и часть лесного массива. Таковы основные наметки зеленого строительства.

Природные условия Пензы, отличающиеся своей живописностью, смогут быть гораздо лучше использованы для ее архитектурного оформления, когда город планировочно широко раскроется в сторону реки и прилегающих лесных массивов. Украсить город поможет и лучшее использование градостроителями особенностей рельефа. Лучшая связь с природой не только усилит живописность самого города, но и улучшит его санитарно-гигиенические условия.

В генеральном плане большое место уделяется судьбам Пензы как транспортного центра и развитию ее внутригородского транспорта. Как грузооборот (транзитный и местный), так и поток пассажиров, которые будут проходить через Пензу, значительно возрастут. В связи с этим предполагается построить еще один пассажирский вокзал — Южный в районе станции Пенза-III.

Шире намечено использовать железнодорожный транспорт для обслуживания пригородного и пригородно-городского сообщения. Электропоезда пойдут от Арбекова на Кузнецк с остановками в пределах города и в зонах массового отдыха. Движение электропоездов с остановками в разных пунктах города намечено организовать по другим направлениям.

Взамен существовавшего автовокзала намечено было по-

строить новый, вблизи пассажирского вокзала Пенза-I, что уже осуществлено. Сближение железнодорожного и автомобильного вокзалов облегчает пользование транспортными услугами.

Рост населения и территории города будут сопровождаться весьма значительным ростом подвижности населения и бурным развитием автомобильного транспорта. Количество автомобилей возрастет во много раз, в связи с чем предстоит преобразовать существующие транспортные магистрали и внедрить новые виды транспорта.

Основу работы внутригородского транспорта составят общегородские магистрали непрерывного движения. Они будут устроены по принципу автострад. На этих магистралях будут созданы раздельные полосы, причем по каждой полосе движение будет проходить только в одну сторону. Такая система позволит повысить скорость и безопасность движения.

Запроектированная система этих магистралей как бы ложится на карту города своеобразной «решеткой». Часть дорог пересечет город с юга на север, по левобережью и правобережью. Другие дороги пройдут с запада на восток, пересекая Суру, соединяя между собой левобережные и правобережные магистрали непрерывного движения и идя дальше к границам города. На севере все меридиональные магистрали выйдут на автостраду Москва—Куйбышев. Система этих дорог позволит пересечь город и с северо-запада на юго-восток, от Арбекова к Ахунам.

Система магистралей непрерывного движения будет сочетаться с магистралями регулируемого движения. Среди последних выделяются, уже к настоящему времени построенные, Окружная, связавшая северную и южную части города через Западную Поляну, и северная (ее трасса: проспект Победы — улицы Луначарского и Чадаева), соединившая Арбеково с Шунстом. Обе эти дороги помогают разгрузить центральную часть города от транзитного транспорта. К числу важнейших относятся и магистрали, обслуживающие Центр.

Улучшение дорожной сети позволит увеличить быстроту движения городского транспорта. Это очень важно, так как с ростом города возрастают средняя дальность поездок и массовость пассажироперевозок. На линиях наиболее мощных пассажиропотоков, по магистралям непрерывного движения, пройдет скоростной трамвай. Там, где поток пассажиров поменьше и недостаточен для трамвая, будет введено скоростное автобусное сообщение. Два этих новых вида транспорта

дополнят собой сложившуюся систему пассажироперевозок. К новым видам городского транспорта может быть отнесена и упоминавшаяся выше организация пригородно-городского железнодорожного сообщения.

В заключение остановимся еще на характеристике окрестностей Пензы, ее пригородной зоны и перспективах ее использования. Само понятие окрестностей города не является чем-то раз навсегда данным. Оно изменяется в зависимости от изменения размера самого города, качества дорог, связывающих его с окружающей местностью, и средствами транспорта, обслуживающими горожан.

Отсюда вытекает, что в ближайшее десятилетие окрестности Пензы как бы раздвинутся. Этому будет способствовать и увеличение ее многолюдности, и развитие электрифицированного пригородного сообщения, а также рост сети автомобильных дорог в сочетании с резким увеличением числа автомобилей.

Пензу со всех сторон окружает территория Пензенского сельского района. Район лесистый, под лесом свыше четверти всей его площади. Совхозы и колхозы этого района все в большей мере развиваются свое хозяйство как пригородное, снабжая город молоком, овощами, мясом, продукцией птицеводства. С развитием здесь орошаемого земледелия за счет воды Сурского водохранилища, сельскохозяйственная база ближайших окрестностей Пензы возрастет, и фактически пригородная зона Пензы выйдет далеко за пределы этого района.

Местность, окружающая Пензу радиусом в несколько десятков километров, здоровая и красивая. Тут и Сура с ее широкой долиной, в которой серебрятся озера-старицы, и ее притоки, спадающие с лесного Засурья, и обширная зона лесов. Напомним, что леса, окружающие Пензу, часть огромной зоны водоохраных лесов, протянувшейся отсюда далеко к югу в пределы Украины. Холмистый рельеф Пензенской области, особенно ее возвышенной Засурской части, в сочетании в водами и лесами — это основа ее живописности, наличия здесь очень красивых «уголков», пригодных для отдыха.

Растительный покров лесостепи разнообразен, разнообразны, в частности, и леса. Величавые сосновые боры сочетаются с дубравами, в которых часто встречаются липы, бересклеты, клены.

Постройка плотины на Суре, в нескольких километрах выше Пензы, дала этой местности новый элемент ландшафта — крупный водоем. Здесь намечено организовать новую боль-

шую зону отдыха, соединив эти места с городом двумя автомагистралями.

Будут улучшены и существующие зоны отдыха. В частности, Ахуны получат проточную реку, и это опять-таки благодаря Сурскому водохранилищу, которое оживит русло Старой Суры. Шире будет использована для отдыха и спортивных сооружений пойменная зона Суры.

Несколько слов о ходе выполнения генерального плана развития Пензы. Как уже отмечалось, он был утвержден в 1973 году и включил в себя весь последующий период до начала 2000 года.

Поэтому пока еще рано говорить о степени его выполнения, однако на некоторых тенденциях, проявившихся в процессе его осуществления, следует остановиться. Увеличение населения города в общем соответствовало прогнозам плана. Строительство жилой площади по своему объему шло недостаточными темпами. Все же площадь жилья, приходящаяся на одного жителя, увеличивалась с 6,8 квадратных метров в 1972 году до — 7,6 в 1980 и 8,6 — в 1986 году. Как видим, до нормы в 12 квадратных метров, запланированных к 2000 году, еще далеко. Неуклонно повышалась этажность городской застройки.

В территориальном разрезе строительство жилья пока отличается от плановых наметок — резко отстает строительство на правобережье Суры, в Заречье. О причинах, затрудняющих возведение зданий в этом районе, уже говорилось выше. Вероятно, новый заметный микрорайон будет здесь лишь возле подшипникового завода.

Уже к настоящему времени значительно продвинулась вперед функциональная специализация отдельных территорий города, т. е. его функциональное зонирование. Проложены предусмотренные планом важные магистрали.

Как известно, отставание в развитии жилищного строительства и всей социально-культурной сферы от растущих нужд населения было характерно в годы застоя для нашей страны в целом, не только для Пензы. В ходе перестройки это отставание должно быть ликвидировано ускоренным темпом. И многое в этом отношении зависит от населения.

До своего 325-летия Пенза как населенный пункт и как экономический центр прошла огромный путь. Теперь перед нею стоят новые крупные задачи, обусловленные коренной

перестройкой экономики нашей страны и потребностями социально-экономического прогресса советского общества.

Воплощение в жизнь генерального плана развития Пензы будет способствовать дальнейшему росту ее экономики, улучшению социально-бытовых условий жизни трудящихся и позволит поднять на новую ступень благоустройство и эстетический облик города.

## ЛИТЕРАТУРА

- Ленин В. И. Развитие капитализма в России. Полн. собр. соч., т. 3. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. III, часть 4. Пензенская губерния, СПБ, 1849.
- Гвоздев Б. Н. Некоторые сведения о промышленности Пензенского края в XVIII веке. Труды Пензенского общества любителей естествознания и краеведения, вып. VIII, Пенза, 1925.
- Годы и события. Пенза — 300 лет. Хроника. Коллектив авторов. Пенза, 1968.
- Грингоф. Промышленность Пензенской губернии до революции. Журнал «Природа и хозяйство Пензенского края», № 1, Пенза, 1924.
- Горизонтов А. Хозяйственно-статистическое описание Пензенского уезда. Труды Вольного экономического общества. Т. I, СПБ, 1859.
- Дворянов Ф. М., Савин О. М. Пенза. Путеводитель. Изд. 2-е. Пенза, 1972.
- Долгополов К. В., Федорова Е. Ф. Поволжье. Экономико-географический очерк. М., «Просвещение», 1967.
- Железные дороги Европейской и Азиатской России по линиям и ветвям, по губерниям и по временам открытия для движения, с указанием строительной длины. СПБ, 1910.
- Кузьмин И. Пензенская губерния. Учебное пособие по родиноведению. Пенза, 1902.
- Ландо И. И. Историко-географическая характеристика народного хозяйства Пензенского края (дореформенный период). Ученые записки Пензенского педагогического института, вып. 3. Пенза, 1956.
- Ландо И. И. Историко-географическая характеристика народного хозяйства Пензенского края (послеформенный период). Ученые записки Пензенского педагогического института, вып. 6. Пенза, 1959.
- Ландо И. И. Изменения в структуре промышленности за 50 лет. Пензенская область. Сб. Географическое общество СССР. Пензенское отд. Вып. I. Приволжское книжное изд-во, 1968.
- Ландо И. И. К характеристике формирования и специализации машиностроения. Сб. Географическое общество СССР. Вып. I. Приволжское книжное изд-во. Пензенское отд., 1968.
- Ландо И. И. Экономико-географическая характеристика легкой промышленности Пензенской области. Сб. Пензенского отдела Географического общества СССР. Вып. I. Приволжское книжное изд-во, 1968.
- Ландо И. И., Харитонова В. С. Формирование Пензы как экономического центра. Сб. Географического общества СССР. Пензенский отдел. Вып. 2. Л., 1969.
- Ландо И. И., Матвеева Л. А. Развитие и география автобусных сообщений в Пензенской области. Сб. Географического общества СССР. Пензенский отдел. Вып. 2. Л., 1969.
- Ландо И. И., Харитонова В. С. К оценке природных условий Пензы. Сб. Географического общества СССР. Пензенский отдел. Вып. 3. Л., 1971.

Ландо И. И., Николаева А. А. Экономико-географическая характеристика фабрики «Маяк революции». Сб. Географического общества СССР. Пензенский отдел. Вып. 3, Л., 1971.

Ландо И. И., Харитонова В. С. Городское население и города Пензенской области. Сб. Географического общества СССР. Пензенский отдел. Вып. 4, Л., 1973.

Материалы к губернаторскому отчету за 1913 год. Пензенский государственный областной архив. Ф. 9, ед. хр. 756.

Материалы старшего фабричного инспектора Пензенской губернии. Пензенский государственный областной архив. Ф. 177, ед. хр. 256-а.

Мильков Ф. Н. Среднее Поволжье. Физико-географическое описание. М., изд-во АН СССР, 1953.

Миртин Г. Ф. Пензенский уезд. М., 1912.

Мясников Г. В. Город-крепость Пенза. Саратов, 1984.

Никитин С. Н. Долина реки Суры выше и ниже города Пензы, ее вековые и современные изменения. Известия геологического комитета. Т. XIX. СПБ, 1900.

Памятная книжка Пензенской губернии за 1911—1912 гг. Пенза, 1912. Пензенская область. Краткий экономико-статистический сборник УНХУ. Пенза, 1941.

Пензенская область в цифрах и фактах. Саратов, 1987.

Пензенская область за 50 лет Советской власти. Стат. сб. ЦСУ РСФСР. Статуправление Пензенской области. Приволжское книжное изд-во, 1967.

Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Вып. XXX. Пензенская губерния. ЦСК МВД. 1903.

Перетякович Г. Поволжье в XVII—XVIII веках. Одесса, 1882. Петров С. П. Пенза. Краткий исторический очерк. Пензенское книжное изд-во, 1955.

Петров С. П. Памятные места Пензенской области. Пензенское книжное изд-во, 1958.

Природа Пензенской области. Коллектив авторов. Пензенское книжное изд-во, 1955.

Природа Пензенской области. Коллектив авторов под ред. проф. Жакова С. И. Приволжское книжное изд-во, 1970.

50 лет в единой многонациональной семье народов СССР. Статистический сборник. ЦСУ РСФСР. Статуправление Пензенской области. Приволжское книжное изд-во, 1972.

Савин О. Пенза литературная. Саратов, 1977.

Самойлов Е. Г. Пензенский край в конце XVIII века. Пензенское книжное изд-во, 1959.

Сталь и Рябинин. Материалы для географии России, собранные офицерами Генерального штаба. Пензенская губерния. Части 1 и 2. 1867.

Хвощев А. Очерки по истории Пензенского края. Пенза, 1922.

Хохряков В. Х. Карта Сторожевые черты в Пензенской губернии. Хранится в Пензенском краеведческом музее.

Черепанов В. А. Транспорт в планировке городов. Стройиздат, 1970.

Штукенберг А. А. Из древней и новой истории долины реки Суры вблизи города Пензы. Труды Пензенского общества любителей естествознания и краеведения. Вып. IX. Пенза, 1925.

Статистические материалы по г. Пензе за различные годы. Горстат-инспекция и област управление.

## УКАЗАТЕЛЬ

### карт, схем и диаграмм

1. Схема транспортно - географического положения Пензы . . . . .	10
2. Сторожевые черты в Пензенской губернии . . . . .	22
3. Отраслевая структура промышленности Пензы в 1911 году . . . . .	27
4. Изменение территории г. Пензы и русел рек Пензы и Суры с XVIII по XX век . . . . .	31
5. План Пензы во второй половине XVIII века . . . . .	34
6. Население и жилой фонд Пензы . . . . .	87
7. Размещение населений Пензы по планировочным районам в 1972 и 2000 гг. . . . .	91

## СОДЕРЖАНИЕ

От автора . . . . .	3
Внешний вид Пензы . . . . .	4
Географическое положение и природные условия . . . . .	9
Особенности исторического развития . . . . .	20
Население . . . . .	37
Пенза индустриальная . . . . .	42
Пенза — транспортный узел . . . . .	51
Внутригородской транспорт и транспортные артерии . . . . .	58
Культура . . . . .	63
Особенности внутренней географии . . . . .	69
Контуры будущего . . . . .	85
Литература . . . . .	96
Указатель карт, схем и диаграмм . . . . .	99

Цена 50 коп.