

Ю. Д. Старостенко

ЙОЗЕФ ШТЮББЕН И ЕГО КНИГА: ОТ ПРОЕКТОВ ПЕРЕПЛАНИРОВКИ ГОРОДОВ К СОЗДАНИЮ ТЕОРИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

В центре внимания настоящей статьи находится книга немецкого специалиста по планировке городов Германа Йозефа Штюббена (Hermann Josef Stübбен) «Градостроительство» (“Der Städtebau”), впервые опубликованная в 1890 г. и ставшая энциклопедией для нескольких поколений градостроителей по всему миру, а также предшествовавшие созданию книги две его практические работы по подготовке проектов и осуществлению перепланировок Аахена и Кёльна в 1870–1890 гг. Практические работы Й. Штюббена рассматриваются в широком историческом контексте, который включает описание путей развития европейского градостроительства в середине — второй половине XIX в. на примере перепланировок Парижа, Мюнхена, Берлина и Вены, разработанных и осуществленных в этот промежуток времени. Его книга также включается в контекст и анализируется в статье вместе с книгой Райнхарда Баумайстера (Reinhard Baumeister) «Расширение города в техническом, строительном-полицейском и хозяйственном отношениях» (“Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung”), опубликованной в 1876 г. и считающейся первой книгой о теории градостроительства. Предложенный подход позволил определить роль работ по перепланировке городов, выполненных Й. Штюббеном, в развитии европейского градостроительства того времени, проследить, какое влияние практическая деятельность оказала на его книгу, а также дал возможность определить, какую роль сыграла каждая из этих книг — Р. Баумайстера и Й. Штюббена — в становлении градостроительной науки. В совокупности проведенный анализ позволил высказать предположение о том, почему теоретическая работа Й. Штюббена фактически затмила собой его достаточно успешно реализованные крупные градостроительные проекты.

Ключевые слова: Йозеф Штюббен, Райнхард Баумайстер, градостроительство, перепланировка города, теория градостроительства, градостроительство Германии, Кёльн

Yu. D. Starostenko

JOSEPH STÜBBEN AND HIS BOOK: FROM TOWN REDEVELOPMENT PROJECTS TO THE CREATION OF TOWN PLANNING THEORY

This article focuses on the book by the German city planner Hermann Josef Stübбен “Town planning” (“Der Städtebau”), which was first published in 1890 and which became an encyclopedia for several generations of city planners around the world. The article also discusses two of Stübбен’s practical works on the preparation of projects and the implementation of redevelopment of Aachen and Cologne in 1870–1890, that preceded the creation of the book. Stübбен’s practical works are considered in a broad historical context, which includes a description of the ways of development of European town planning in the mid — second half of the 19th century, using the example of redevelopment of Paris, Munich, Berlin and Vienna, developed and implemented during this period. Stübбен’s book is also included in the context and analyzed in the article together with Reinhard Baumeister’s book “Expansion of the city in technical, construction, police and economic relations” (“Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung”), published in 1876 and considered the first book on town planning theory. The proposed approach made it possible to determine the role of the city redevelopment works performed by Stübбен in the

Исследование выполнено за счет средств Государственной программы Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013–2020 годы в рамках Плана фундаментальных научных исследований Минстроя России и РААСН, тема 1.2.17.

development of European town planning of that time. It made it possible to trace the influence Stübben's practical activity had on his book, and made it possible to determine what role Baumeister's and Stübben's books played in the formation of town planning science. Taken together, the analysis gives the possibility to speculate on why Stübben's theoretical work actually overshadowed his rather successful large-scale town development projects.

Keywords: *Josef Stübben, Reinhard Baumeister, town planning, town redevelopment, town planning theory, German town planning, Cologne*

Введение

Несмотря на то, что без упоминания имени Германа Йозефа Штюббена (Hermann Josef Stübben) (ил. 1) не обходится практически ни одна зарубежная публикация по истории европейского градостроительства рубежа XIX–XX вв., в трудах российских исследователей его имя почти не встречается. Одним из редких исключений являются публикации А.Г. Вяземцевой (Вяземцева 2016; Вяземцева 2018). Помимо них едва ли не единственным источником информации



Ил. 1. Карикатура, приуроченная к началу работы Й. Штюббена в Кёльне. 1881 (Kier 2016: 190)

о Й. Штюббене на русском языке является сокращенный перевод книги чеха И. Груза «Теория города» (Груза 1972).

Между тем, в начале XX в. имя этого немецкого практика и теоретика градостроительства было хорошо известно российским специалистам по благоустройству городов — М.Г. Диканскому, Г.Д. Дубелиру, А.К. Еншу и В.Н. Семенову. И хотя в их книгах не упоминались практические работы Й. Штюббена, все они при подготовке своих трудов так или иначе, но опирались на его книгу под названием «Градостроительство» (“Der Städtebau”)¹.

Анализ современных зарубежных источников позволяет утверждать, что и сегодня Й. Штюббен чаще всего упоминается именно как автор книги «Градостроительство», впервые вышедшей в 1890 г. и дважды переиздававшейся в 1907 и 1924 гг. Многочисленные градостроительные проекты Й. Штюббена перечисляются чаще всего через запятую с указанием названия города и года, когда был выполнен проект, и редко становятся объектом особого внимания, в отличие от книги, которую часто называют «бесценным справочником для нескольких поколений градостроителей» или «кулинарной книгой градостроительных рецептов» (из-за множества практических примеров) (Hallas-Murula 2005: 31). Более того, даже в фундаментальной работе О. Карнау (Oliver Karnau) — един-

¹ Подробнее о влиянии книги Й. Штюббена на труды российских специалистов по благоустройству городов см.: (Starostenko 2019).

ственной книге, целиком посвященной исследованию творчества Й. Штюббена, — значительная часть труда отведена на описание теоретического наследия немецкого специалиста (Karnau 1996).

Поэтому целью настоящей статьи является не только введение в научный оборот материалов, связанных с именем Й. Штюббена и мало знакомых российским исследователям, но и стремление понять, почему именно книга вот уже на протяжении более ста лет рассматривается как ключевое творение активно практиковавшего городского инженера Й. Штюббена. И для достижения этой цели представляется крайне важным рассмотреть контекст, в котором происходило становление Й. Штюббена как специалиста в области планировки городов, изучить уровень развития европейского градостроительства и европейской градостроительной науки во второй половине XIX в. и проанализировать ранние градостроительные работы самого Й. Штюббена, предшествовавшие созданию книги.

Пути реконструкции европейских городов в середине — второй половине XIX в.

Когда речь заходит о преобразованиях европейских городов, осуществленных в XIX в., в качестве примера, как правило, приводятся работы Ж.Э. Османа (Georges Eugène Haussmann) в Париже, начатые в 1853 г. и продолжавшиеся несколько десятилетий (ил. 2). Безусловно, осуществление этого амбициозного проекта, сопровождавшееся пробивкой новых магистралей и созданием прекрасных видовых точек, а также обустройством сети подземных коммуникаций и новой городской инфраструктуры,

и при этом весьма успешного коммерческого предприятия, на долгие годы стало своего рода эталоном для многих и европейских, и даже американских специалистов.

Однако реконструкция Парижа не была абсолютно уникальным явлением для середины XIX в. В это время заметным трансформациям в той или иной степени были подвергнуты многие крупные европейские города. Диапазон осуществленных мероприятий был крайне широк: от расчистки площадей и пробивки отдельных новых магистралей до масштабного планирования новых территорий, вновь включаемых в черту города.

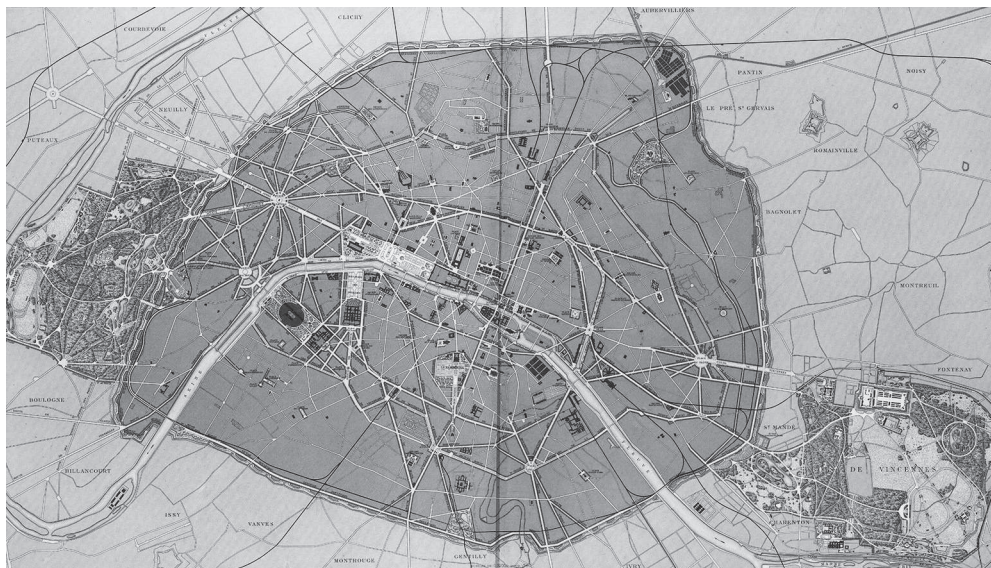
Примером первого типа работ может служить реконструкция Мюнхена², в рамках которой в середине столетия была осуществлена прокладка новой улицы — Максимилианштрассе (Maximilianstraße). Создание этой парадной магистрали, соединяющей исторический центр города с другим берегом реки Изар и ведущей к монументальному зданию Максимилианеум (Maximilianeum), которое задумывалось как новая доминанта города, заняло более двадцати лет и было завершено лишь в 1870-е гг. Дальнейшее развитие города шло путем строительства кварталов многоквартирных домов, но эта застройка велась без единого плана перспективного развития города, конкурс на проект которого состоялся лишь в 1891 г.³

Примером другого рода может служить проект расширения Берлина⁴, где

² Подробнее о реконструкции Мюнхена см.: (Hrůza 2014: 467–468; München 2016: 153–193; Stühlinger 2015: 256–260).

³ Примечательно, что в жюри конкурса помимо Й. Штюббена входили Р. Баумайстер, и К. Зитте, речь о которых пойдет далее.

⁴ Подробнее о реконструкции Берлина см.: (Hall 2005: 187–200; Hrůza 2014: 463–466; Stühlinger 2015: 263–265).



Ил. 2. План Парижа после завершения работ по проекту Ж. Э. Османа. 1870-е гг. (Hall 2005: 78)

фокус внимания в конечном итоге оказался направлен не на преобразование центра города, а на регулирование кварталов жилой застройки вокруг исторического, относительно небольшого, городского ядра. Крепостные стены Берлина были снесены еще в 1734 г., а мероприятия по привлечению новых жителей в столицу Пруссии с целью демонстрации силы и мощи государства привели к значительному росту города. Однако вплоть до 1840-х гг. разрабатывавшиеся для Берлина проекты планировки были направлены или на украшение центра города (проект Карла Шинкеля (Karl Friedrich Schinkel), 1817) или на ограничение его роста путем организации системы зеленых насаждений вокруг Берлина (проект Петера Ленне (Peter Joseph Lenné), 1840). Ключевую роль в дальнейшем развитии города сыграли строительные правила, разработанные в середине XIX в. полицейским управлением, которые регламентировали ширину улиц, высоту зданий, разме-

ры внутренних дворов и т.д., в первую очередь исходя из требований пожарной безопасности. В 1859 г. работавшим в полицейском департаменте инженером Джеймсом Гобрехтом (James Friedrich Ludolf Hobrecht) на основе этой регламентации был разработан план застройки обширной территории, прилегающей к историческому городу. И хотя этот план рассматривался лишь как инструмент контроля за строительной деятельностью со стороны полицейского департамента, план Д. Гобрехта и в начале XX в. определял развитие столицы объединенной Германии, часто подвергаясь критике за игнорирование художественных аспектов и слишком высокую плотность застройки (ил. 3).

Работы по созданию «Венского Ринга», или Рингштрассе (Ringstraße)⁵ на месте старых городских укреплений Вены

⁵ Подробнее о реконструкции Вены см.: (Hall 2005: 168–186; Hrůza 2014: 455–462; Stühlinger 2015).



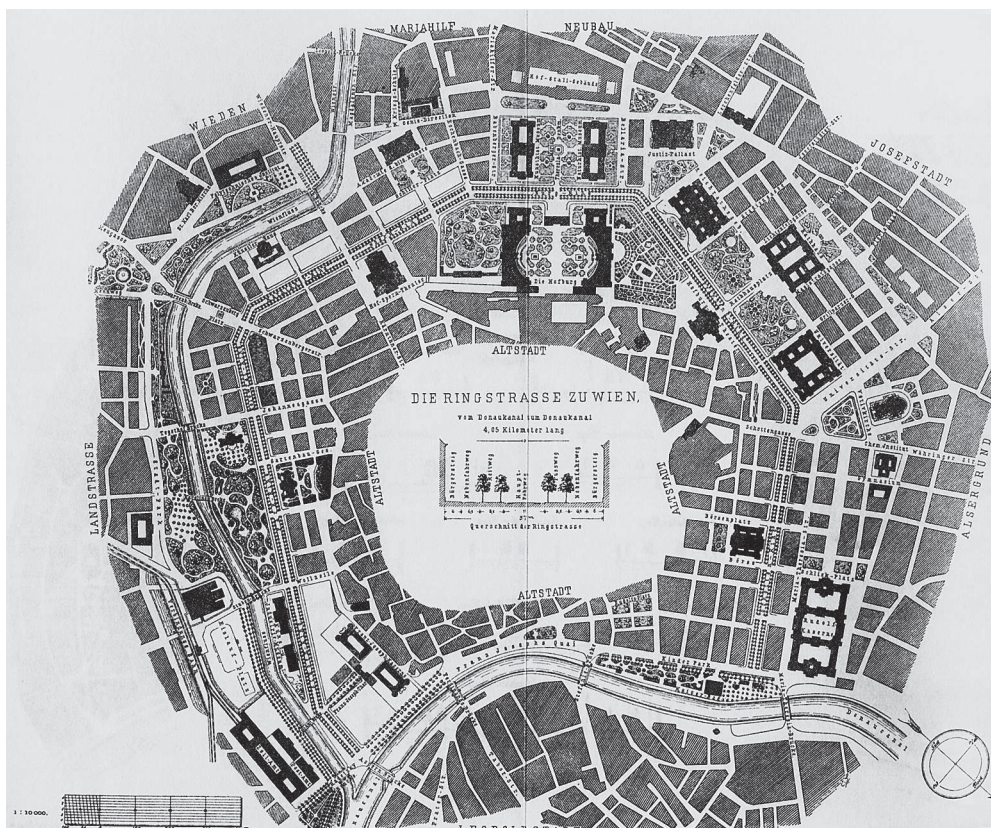
Ил. 3. Новейший план застройки Берлина и пригородов с указанием границ полицейских районов. 1863 г. (Stühlinger 2015: 266)

по своему влиянию, оказанному на другие города Европы, были сопоставимы с реконструкцией Парижа. В Вене укрепления не были фактором, ограничивающим рост города, и жилищная застройка на протяжении долгого времени развивалась и за пределами исторического ядра, находящегося внутри фортификационного кольца. Тем не менее, пример столицы Австро-Венгрии стал основополагающим для многих европейских городов, еще имевших аналогичные укрепления.

На объявленный в 1858 г. конкурс на проект планировки Рингштрассе, который предполагал не только создание нового парадного центра города с ратушей, оперным театром и т. п., но и соединение нескольких разнохарактерных

планировочных структур в единое целое, было подано 85 проектов⁶. Первое место занял проект архитектора Кристиана фон Фёрстера (Christian Friedrich Ludwig von Förster), который на протяжении двадцати лет занимался разработкой локальных планировочных проектов для Вены. Вместе с авторами двух других лучших проектов он разработал итоговый проект, который был готов к концу 1859 г. Одновременно с ним был подготовлен новый городской строительный устав, который позволил выполнить к 1866 г. планы регулирования всех венских пригородов. Осуществление проекта, в который продолжали вно-

⁶ Эти проекты опубликованы и подробно проанализированы в книге: (Stühlinger 2015).



Ил. 4. Проект планировки Рингштрассе в Вене. 1870-е гг. (Stübben 1890: 253)

ситься изменения, растянулось на два десятилетия. Помимо строительства крупных общественных и жилых зданий и создания обширных парков на месте бывших укреплений, была проведена перестройка исторического центра в соответствии с новыми линиями регулирования застройки, целью которых было спрямление и расширение улиц; было проведено регулирование русла Дуная и построены новые мосты (ил. 4). Как и в Мюнхене, застройка Рингштрассе получила ярко выраженный архитектурный стиль, и хотя комплекс императорских зданий так и не был завершен, застройка Рингштрассе по аналогии с Парижем стала успешным коммерческим пред-

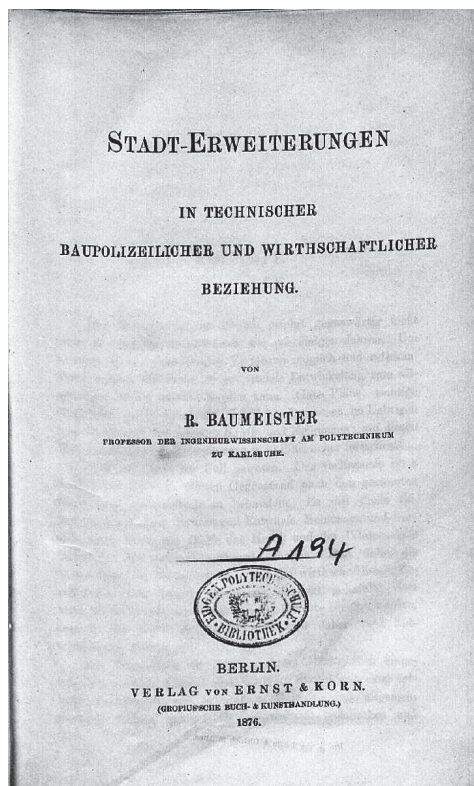
приятием. Однако город продолжал расти, и уже в процессе реализации проекта Рингштрассе началось уничтожение старых крепостных валов, расположенных на периферии города, и создание еще одной кольцевой магистрали. В результате в 1890 г. пригороды Вены официально стали частью города, что повлекло за собой организацию конкурса на проект генерального плана регулирования столицы Австро-Венгерской империи.

Таким образом, можно говорить о том, что реализация разработанных в 1850-е гг. проектов перестройки крупных европейских городов в целом завершилась два десятилетия спустя. Но уже к 1890-м гг., к которым относит-

ся появление труда Й. Штюббена, вновь назрела необходимость разработки планов их дальнейшего развития. И в этой связи важным представляется упомянуть, что книгу Й. Штюббена нельзя назвать первым трудом такого рода. Его прямым предшественником и пионером в этом вопросе был Райнхард Баумайстер (Reinhard Baumeister), чья книга вышла в 1876 г. и считается первым большим трудом по теории градостроительства.

Книга Р. Баумайстера

Появление книги Р. Баумайстера «Расширение города в техническом, строительно-полицейском и хозяйственном отношении» ("Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung") в середине 1870-х гг. было продиктовано актуальными задачами, стоявшими перед специалистами, занимавшимися городскими проблемами (ил. 5). Как уже упоминалось, в это время завершалась реализация многих знаковых проектов перепланировки европейских столиц, и обобщение накопленного опыта было важным в условиях начала реконструкций других европейских городов. Не случайно в 1874 г. в Берлине темой первой Генеральной ассамблеи обществ немецких архитекторов стала проблема расширения городов в условиях стремительного роста пригородов. Участники собрания были обеспокоены проблемами разработки планов застройки, развития инженерных сетей и транспорта. С вводной речью на этом собрании выступил Р. Баумайстер, хорошо известный к тому времени как автор проектов планировки немецких городов и профессор инженерного дела Политехнического института в Карлсруэ (Hříza 2014: 479–480). Именно этот доклад и стал отправ-



Ил. 5. Титульный лист книги Р. Баумайстера. 1876 г. (Baumeister 1876: 1)

ной точкой для создания его книги «Расширение города в техническом, строительно-полицейском и хозяйственном отношении» (Baumeister 1876).

Эта книга, весьма значительная по своему объему, включала четыре раздела. В первом затрагивались рост городского населения и связанные с ним последствия для города — увеличение территории, снос стен, создание промышленности и появление общественного транспорта. Р. Баумайстер также касался жилищной проблемы и ее причин, размышлял о достоинствах различных видов жилья. В этом же разделе он уделял внимание разным видам общественного транспорта, работе муниципалите-

тов и принципам составления городского плана, одним из которых выступало зонирование городской территории. Второй раздел книги был посвящен техническим вопросам: созданию планировочной структуры города, ликвидации крепостных сооружений, принципам устройства уличной сети и трасс конных железных дорог, вопросам эксплуатации паровых железных дорог в условиях города, устройству водных путей и водного транспорта, проектированию площадей и зеленых насаждений, а также очистке городов и устройству канализации. В третьем разделе Р. Баумайстер писал о строительных полицейских правилах, связанных с регулированием застройки, пожарной безопасностью, обеспечением санитарно-гигиенических требований и т.п. Последний раздел автор посвятил экономическим вопросам, а именно практике отчуждения имуществ, регулированию вмешательства государства в вопросы земельной собственности, способам финансирования, принципам налогообложения, разграничению частной и муниципальной собственности и другим. В этом же разделе Р. Баумайстер освещал процедуру реализации проектов планировки городов — от проложения новых улиц до подключения отдельных зданий к канализации.

Хотя традиционно книга Р. Баумайстера рассматривается как посвященная чисто техническим вопросам (*Краткий* 1991: 7; *Hrůza* 2014: 480; *Collins, Collins* 2006: 44–45), в ее тексте затрагивались и эстетические аспекты расширения городов, хотя автор относился к ним весьма критически. По его мнению, «эстетические правила» лишь создают почву для конфликтов между чиновниками и строителями, а потому устанавливать их имеет смысл только в качестве условия при продаже строительных участков. При этом он считал

необоснованным повсеместное использование прямоугольной системы планировки, отмечал живописность средневековых улиц и призывал обращать внимание на форму площадей и их застройку.

Несмотря на широкий спектр проблем, которые освещались в книге, она была скорее изложением авторского взгляда на рассматриваемую проблему. Книга практически не содержала иллюстраций (небольшие схемы были помещены только на шести из 492 страниц книги), главы были довольно обширны и не имели ясной структуры. Таким образом, труд Р. Баумайстера, безусловно, знаковый, не мог претендовать на роль справочного пособия, к которому могли бы обращаться специалисты в поисках ответов на конкретные вопросы, что было актуально в условиях, когда преобразование городов с целью обеспечения новых норм городской жизни, предполагающих устройство водопровода, канализации, новых видов транспорта и т.п., стало своего рода нормой времени. Тем не менее, на книгу Р. Баумайстера в той или иной степени опирались многие молодые специалисты, которые, не имея специального образования⁷, должны были решать новые для себя задачи и разрабатывать проекты трансформации отдельных районов или города в целом.

Одним из них и был Й. Штюббен, родившийся в 1845 г. в небольшом немецком городке Хюлькрат (Hülchrath)⁸. В 1863 г. он получил аттестат зрелости в Дюссельдорфе, после чего поступил в Берлинскую строительную академию, по окончании которой в 1871 г. сдал государственный экзамен, позволивший начать самостоятельную практику (*Karnau* 2017).

⁷ Преподавание основ градостроительства в Германии было начато по инициативе Р. Баумайстера лишь в 1887 г.

⁸ Ныне Коршенбройх (Korschenbroich).

Первые работы Й. Штюббена как градостроителя

В 1876 г. Й. Штюббен был избран на должность городского инженера (*Stadtbaumeister*) в Аахене. В его обязанности входил контроль за всем строительством, осуществляемом в городе, в том числе и подземных коммуникаций. В 1878 г. в Аахене был проведен один из первых в Германии конкурс на проект планировки нового жилого района, который выиграл Й. Штюббен. Годом позднее он разработал уже план развития города в целом. Как отмечает О. Карнау, этот план не предназначался для немедленной реализации — он был разработан по методике Р. Баумайстера, которая предполагала общее планирование города и детальную разработку отдельных элементов или районов планировки по мере необходимости (появления средств и т. п.) (*Karnau* 2017). Этот полученный в Аахене опыт позволил Й. Штюббену принять участие в градостроительном конкурсе, который кардинальным образом изменил его судьбу.

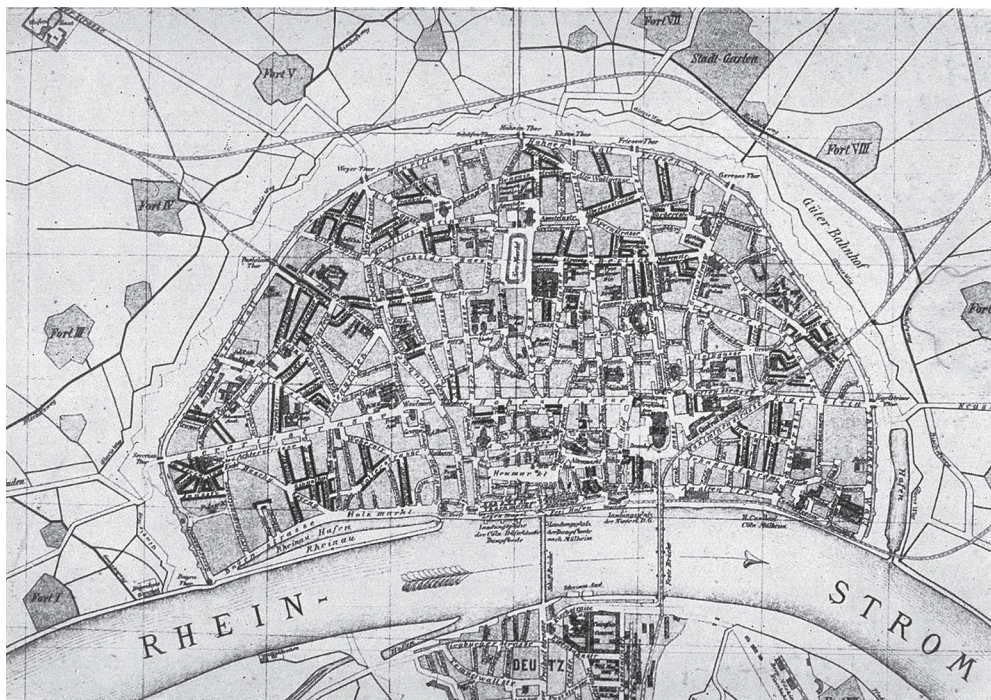
Проведению конкурса на проект реконструкции и расширения Кёльна⁹ предшествовали почти двадцатилетние споры о том, что делать со средневековой городской стеной и системой фортов, которые препятствовали развитию города¹⁰. Причинами столь длительной дискуссии, с одной стороны, были разногласия относительно того, кто имен-

но должен будет оплачивать демонтаж укреплений — военные или город, а с другой, — обеспокоенность домовладельцев старого города, боявшихся потерять свои вложения в случае начала активного строительства на новых территориях (ил. б). В конце концов город Кёльн вынужден был вступить в переговоры с военным ведомством и в 1881 г. выкупить у него свои же собственные крепостные стены с прилегающими к ним фортами и другими сооружениями, несмотря на то, что заключение суда признавало за городом право собственности на эти стены, а также несмотря на обеспокоенность тем, что финансовые затраты на выкуп стены не позволят развернуть строительство доступного жилья.

Согласно программе конкурса на проект планировки новой территории Кёльна, объявленного в 1880 г., его участники должны были: разработать проект устройства кольцевой магистрали шириной 35 м на месте укреплений; дать предложения по решению «железнодорожного» вопроса и устройству нового порта; разработать подробные планы застройки для приобретенной у военных местности, которая намечалась к продаже в первую очередь, а также дать рекомендации по устройству городской канализации. В отличие от всех остальных задач, вполне типичных для европейских городов 1870-х гг., включение проблемы железных дорог в конкурсное задание было во многом уникальным. Причина крылась в том, что в Кёльне центральный вокзал во второй половине 1850-х гг. был построен в самом сердце города, прямо у Кёльнского собора на территории бывшего ботанического сада — единственного сводного пространства в историческом центре, а не на дальней окраине, как во многих других городах.

⁹ Раздел о реконструкции Кёльна подготовлен на основе публикации Г. Кира (*Kier* 2016: 178–199) и анализа опубликованной им проектной графики.

¹⁰ Сооружение этой системы фортов, занимавшей значительную территорию, началось после перехода города под власть Пруссии в 1815 г., и в силу действовавших ограничений не позволяло вести новое строительство непосредственно за старой городской стеной.



Ил. 6. План Кёльна с новыми укреплениями и фортами, сооруженными после 1815 г. Около 1850 г. (Kier 2016: 182)

Из 27 проектов, поданных на конкурс, значительная часть была отвергнута из-за несоответствия задачам, поставленным перед участниками соревнования. К детальному рассмотрению было принято лишь пять проектов, три из которых были разработаны Й. Штюббеном совместно с профессором Технического училища в Аахене Карлом Генрици (Karl Henrici)¹¹. И один из этих трех проектов, занявший первое место и предусматривавший самые масштабные и амбициозные преобразования старого города (по сравнению с другими конкурсными

предложениями), был принят к осуществлению (ил. 7).

Не будучи стеснены какими-либо экономическими ограничениями, в этом проекте в качестве ключевого момента будущего развития города Й. Штюббен и его соавтор рассматривали реорганизацию системы железных дорог, проходящих через город. По мнению авторов проекта, соседство вокзала и собора лишь создавало проблемы для каждого из сооружений: массивный железнодорожный мост, по которому поезда подходили к вокзалу, загораживал вид на собор, а собор, в свою очередь, мог стать препятствием для возможного расширения вокзала в будущем. Вывод вокзала и железнодорожных путей на новые территории Кёльна должен был обеспечить им возможность беспрепятственно-

¹¹ Проект под девизом «König Rhein» («Король Рейн») получил первую премию, под девизом «Handel und Wohlstand» («Торговля и процветание») — вторую, а под девизом «Suum Cuique» («Каждому свое», латынь) — четвертую.



Ил. 7. Конкурсный проект планировки Кёльна под девизом «Король Рейна», получивший первую премию. Й. Штюббен и К. Генрици. 1881 г. (Kier 2016: 187)

го развития в будущем. В случае воплощения этой идеи, прежние трассы железных дорог предполагалось использовать в качестве новых улиц, здание вокзала — переоборудовать в рынок, а перестроенный более изящный подвесной мост через Рейн, не загораживающий вид на собор, — использовать для пешеходного движения. Ввиду запланированного изменения трассы железных дорог порт предлагалось перенести на юг города.

Проектом намечалось частичное регулирование улиц старого города, целью которого было обеспечение связей между отдельными знаковыми сооружениями. Самым заметным вмешательством в старый город должна была стать магистраль от собора к новому центральному вокзалу, расположенному между средневековой крепостной стеной, которая по проекту в целом сохранялась, и од-

ним из фортов города, т.е. на месте городских укреплений на вновь проектируемой кольцевой магистрали. Новая территория города за этой магистралью была расчерчена в проекте многочисленными улицами, пересекающимися под разными углами и образующими сеть кварталов довольно сложных форм. Эта сложная система улиц была призвана симитировать средневековую планировку исторического города. Одновременно авторы активно использовали приемы, ставшие популярными благодаря парижским работам, например, диагональные улицы с характерными звездчатыми площадями и открытие перспектив на наиболее значимые здания. Многие годы спустя Й. Штюббен заметит, что «на конкурсе планировки Кёльна в 1880 г. было желание связать французский стиль с немецким духом в соответствии с местными потребностями».



Ил. 8. Одна из сохранных средневековых крепостных башен Кёльна с фрагментом стены. Фото около 1890 г. (Kier 2016: 193)

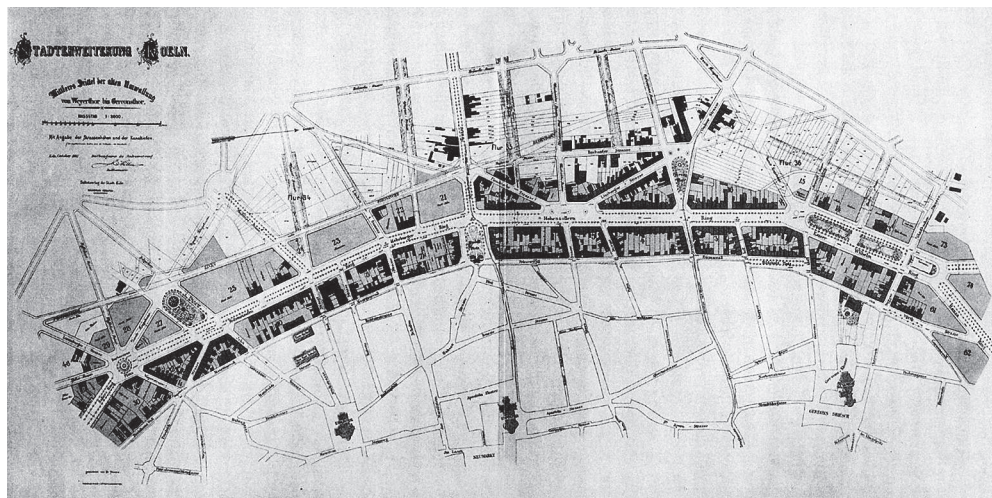
ми и приглушить парижский пафос для создания более камерного звучания» (Kier 2016: 189). Он также будет утверждать, что пытался отказаться в этом проекте от прямолинейного схематизма новых кварталов под влиянием бельгийского архитектора Генриха Беярта (Hendrik Beyaert), хотя, возможно, здесь присутствовало и влияние книги Р. Баумайстера.

Днем начала реконструкции Кёльна стало 15 июня 1881 г., когда был сделан первый пролом в старой городской стене, а Й. Штюббен почти на 20 лет (1881–1898) стал главным инженером и архитектором города¹². Первоочеред-

ная задача Й. Штюббена в этой должности была обозначена как разработка застройки на месте городских укреплений вдоль новой магистрали для скорейшей их продажи. В результате именно на градостроителя была возложена вина за слом средневековой стены Кёльна, хотя он старался по мере возможности сохранять отдельные участки стены и проездные ворота (ил. 8).

В соответствии с первоначальной идеей конкурсного проекта, бульвар проектировался как цепь парадных пространств с явной отсылкой к парижским прототипам. Однако по сравнению с первоначальным проектом, где бульвар на всем своем протяжении был одинаковой ширины, в осуществленном варианте он состоял из десяти са-

¹² Имя его соавтора после завершения конкурса в связи с разработкой проекта больше не упоминалось.



Ил. 9. Проект расширения Кёльна. Средняя треть «ринга». 1885 г. (Kier 2016: 192)

мостоятельных фрагментов — отдельных бульваров, каждый из которых имел свою ширину проезжей части и свое оформление (ил. 9). Ключевыми элементами «ринга» (Ring) — так по аналогии с Веной стали именовать магистраль местные жители, — были пересечения с другими улицами, где разнохарактерные части стыковались одна с другой. Особо значимые места на ринге отводились для сооружения общественных зданий, в частности культовых, хотя в целом новые бульвары трактовались как жилые улицы (ил. 10, 11).

Кроме всего прочего, деление ринга на отдельные фрагменты позволяло вести разработку детальных проектов планировки и их осуществление поэтапно. И хотя последний фрагмент был утвержден только в 1895 г., при разработке отдельных частей Й. Штюббен всегда исходил из общего плана, что обеспечивало цельность решения. В то же время, учитывая печальный опыт Берлина, Й. Штюббен стремился особым образом регламентировать жилищное строительство, не допуская чрезмер-

ной высоты зданий, ограничивая застройку внутренних дворов и стремясь к максимально возможному озеленению улиц города. Его усилиями на юге нового города был разбит Народный парк (Volksgarten). В итоге благоустроенный ринг стал очень прибыльным вложением средств для застройщиков, и опасения домовладельцев относительно падения цен на землю в Кёльне, не самым благоприятным образом отразившиеся на судьбе проекта планировки, оказались напрасными.

Но несмотря на колоссальные усилия, Й. Штюббену удалось реализовать далеко не все решения, заложенные в конкурсном проекте. Центральный вокзал со всеми подъездными путями так и остался на прежнем месте. Правда, Й. Штюббен смог добиться переноса линии железной дороги на окраину новой территории города, что дало возможность реализовать запланированное расширение Кёльна в полной мере. По сравнению с предложенной в конкурсном проекте имитацией изломанных средневековых улиц, планировка



Ил. 10. Реализованный фрагмент «ринга» в Кёльне. Фото около 1890 г. (Kier 2016: 194)



Ил. 11. Реализованный фрагмент «ринга» в Кёльне. Фото 1899 г. (Kier 2016: 194)



Ил. 12. Общий план старого и нового города Кёльна. 1888 г. (Kier 2016: 195)

новых жилых кварталов в итоговом варианте получила более регулярный характер, приближенный к парижским образцам, но, справедливости ради надо заметить, что Й. Штюббен смог добиться того, к чему стремился, т.е. избежал «прямолинейного схематизма» (ил. 12). Одним из самых важных, хотя и не самых заметных реализованных элементов проекта стала городская канализация.

Опираясь на изложенный материал, можно констатировать, что работы по преобразованию Кёльна в целом находились в русле общеевропейских тенденций, заданных реконструкциями столичных городов Европы середины XIX в. Однако ряд специфических условий Кёльна и развитие железнодорожного транспорта привели к тому, что Й. Штюббену пришлось искать решения для весьма неординарных проблем. Таким образом, ко времени подготовки своей книги Й. Штюббен не только был хорошо знаком как с практическими, так и с теоретическими работами своих коллег, но и имел весьма разносторонний опыт практической деятельности в сфере планировки и застройки городов.

Первое издание книги Й. Штюббена (1890)

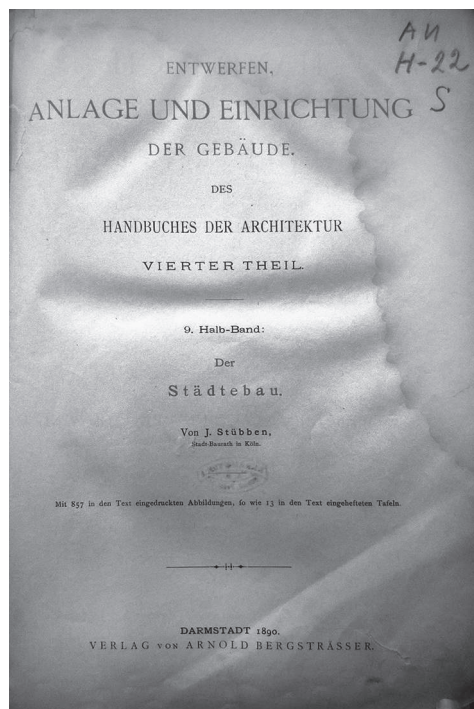
Сопоставление оглавлений книги Р. Баумайстера (1876) и первого издания книги Й. Штюббена «Градостроительство» (1890)¹³ (ил. 13) дает основание утверждать, что книга старшего коллеги стала для Й. Штюббена своего рода

¹³ Исследователи отмечают, что в отличие от первых двух изданий 1890 и 1907 гг., бывших отражением передовых идей градостроительства конца XIX — начала XX в., третье издание 1924 г., несмотря на усилия Й. Штюббена, было для того времени уже морально устаревшим, поэтому это издание в рамках настоящей статьи не рассматривается.

отправной точкой. При этом содержательно — это две качественно разные работы. И дело не столько во временном интервале, который отделяет одну книгу от другой, сколько в тех изменениях, которые за это время претерпели представления о сфере деятельности, связанной с развитием городов, их планированием и перестройкой. Именно в последней трети XIX в. она перестала ассоциироваться с понятиями «благоустройство города», «расширение города», «украшение города» и т.п., и получила новое имя — «градостроительство» (Hall 2005: 8). Речь шла об изменениях не только на уровне наименования, но и на уровне содержания, поскольку складывавшаяся новая сложная градостроительная наука постепенно вбирала в себя много новых аспектов, связанных с формированием феномена «большого города» и выходящих далеко за границы прежних представлений о задачах планировки городов. Кроме того, Р. Баумайстер и Й. Штюббен решали две принципиально разные задачи. Если первый в своей книге описывал наиболее актуальные, по его мнению, проблемы, стоявшие перед специалистами, занимающимися вопросами «расширения» городов, то второй — создавал справочник по градостроительству. Эта новая, вполне оформившаяся наука базировалась на весьма разнообразном опыте нескольких поколений специалистов, который, однако, пока еще не был проанализирован, структурирован и обобщен. И именно эту задачу и предстояло решить Й. Штюббену, поскольку его книга входила в многотомное издание «Руководства по архитектуре» (“Das Handbuch der Architektur”) как девятый полумтом четвертой части, называвшейся «Проектирование, возведение и оборудование зданий» (“IV Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude”).

Как было отмечено выше, при сопоставлении оглавлений книги Р. Баумайстера (*Baumeister* 1876) и первого издания книги Й. Штюббена (*Stübben* 1890) можно найти много общего. Первые разделы обеих книг включали информацию о задачах проектирования городов в целом, главы о жилищном вопросе и о городском транспорте. Различие состояло в том, что этот раздел у Р. Баумайстера был дополнен главами о работе муниципалитетов и об основных принципах разработки плана города, а у Й. Штюббена — главой о размещении общественных зданий в пространстве города. Второй раздел у обоих авторов носил более технический характер. Он включал информацию о проектировании улиц и площадей, об устройстве городского рельсового транспорта и водных путей. В книге Р. Баумайстера в этом разделе также освещались вопросы проектирования различных городских сетей (водопровода, канализации и т.п.), а у Й. Штюббена этот круг проблем был выделен в особый раздел, где также приводилась информация об электрических и телефонных сетях, городском освещении и других явлениях, которые во время подготовки книги Р. Баумайстера только зарождались или не еще получили массового распространения. Материалы третьего и четвертого разделов книги Р. Баумайстера, связанные с юридическими и экономическими аспектами преобразования городов, у Й. Штюббена были сведены в один раздел и дополнены в приложении полными текстами действовавших строительных уставов и иных нормативных документов. Также в книге Й. Штюббена был целый раздел, посвященный озеленению города.

Однако, несмотря на такое, казалось бы, очевидное сходство и отличия, объяснявшиеся разным временем написания этих работ, информация в кни-



Ил. 13. Титульный лист первого издания книги Й. Штюббена. 1890 г. (*Stübben* 1890: 1)

ге Й. Штюббена была гораздо более детально структурирована (каждая глава в разделе была разделена на множество четко обозначенных подглав) и подана максимально лаконично. Более того, практически каждая глава сопровождалась перечнем актуальной литературы по данному вопросу и большим числом иллюстративного материала, что превращало книгу фактически в энциклопедическое издание. При описании того или иного элемента планировки, будь то улица, площадь или городской парк, Й. Штюббен опирался на большое число вполне конкретных решений и проектных примеров. Он описывал не только возможные варианты трассировки улиц, варианты их пересечений, принципы устройства профилей проезжей части, возможные формы площадей,

но также предлагал классификации улиц и площадей по назначению, подробно останавливался на принципах размещения зеленых насаждений в городе. Иными словами, за каждым разделом книги стояла не только большая работа по сбору, анализу и отбору очень разных материалов, но и его собственный опыт работы в Кельне. Более того, структура книги, отточенная Й. Штюббеном, и обширный научный аппарат (ссылки на общие и тематические издания, документы в приложении) превращала ее в пособие, с которым начинающий специалист мог приступить к разработке проекта планировки города или отдельного городского района.

Именно поэтому столь любимое многими исследователями сопоставление книги Й. Штюббена с книгой Камилло Зитте (Camillo Sitte) «Художественные основы градостроительства» (“*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*”), опубликованной в 1889 г. (Sitte 1889), т.е. за год до книги Й. Штюббена, представляется не вполне корректным, как и сведение анализа этих книг к противоборству «прямых» и «живописных» систем планировки. По манере изложения книга К. Зитте была гораздо ближе книге Р. Баумайстера, которому он оппонировал, а по кругу затрагиваемых вопросов — гораздо уже одного раздела книги Й. Штюббена. Рассуждения К. Зитте об эстетических аспектах градостроительства, столь понятные многим в эпоху массового открытия такого явления, как «памятники архитектуры», безусловно, получали гораздо больший отклик у широкого круга читателей, чем книга Й. Штюббена, рассчитанная на узкий круг специалистов. Однако только эти специалисты могли оценить «применимость» на практике идей К. Зитте, который на тот момент не имел опыта градостроитель-

ного проектирования¹⁴. Уже в первом издании своей книги Й. Штюббен в соответствующих разделах неоднократно обращается к книге К. Зитте и даже включает ее в список литературы «о градостроительстве в целом», состоящий лишь из 10 источников, предлагая тем самым рассматривать идеи К. Зитте как один из возможных путей развития эстетических аспектов градостроительства. Во втором издании своей книги Й. Штюббен включает в списки литературы и публикации К. Зитте, посвященные его работам уже как практика градостроительства.

Второе издание книги Й. Штюббена (1907) и его поздние работы

Хотя в задачи настоящей статьи не входит сравнение двух изданий книги Й. Штюббена (*Stübben* 1907)¹⁵, необходимо отметить, что во втором издании, частично переработанном и дополненном, нашли отражение многие из тех изменений, которые претерпела за полтора десятилетия стремительно развивающаяся градостроительная наука. О масштабах этих изменений может свидетельствовать тот факт, что дополнявший введение раздел литературы «о градостроительстве в целом» включал в 1907 г. уже более 150 источников. Правда, к набравшей стремительную популярность идее городов-садов Й. Штюббен относился весьма скептически и предпочитал не упоминать ни имя ее автора, ни его книгу (*Stübben* 1907: 306–307). Одним из весьма заметных отличий стало появ-

¹⁴ Его проекты для Любляны, Оломоуца, Остравы и Либереца были выполнены уже после 1895 г. (Крastiньш 1991: 10).

¹⁵ Такое сравнение уже было предпринято в другой статье (Starostenko 2019).

ление отдельной главы, посвященной истории градостроительства, которая свидетельствовала о расширении границ еще совсем недавно исключительно прикладной градостроительной науки.

Кроме того, во втором издании нашел отражение и новый практический опыт Й. Штюббена. Продолжая работать в Кёльне, в 1893 г. он участвовал в конкурсе на план урегулирования Вены, где его проект разделил первое место с проектом Отто Вагнера (Otto Wagner)¹⁶. В 1898–1902 гг. он был членом правления акционерного общества «Гелиос», занимавшегося в Кёльне электрическими и телеграфными сетями («Helios Actien-Gesellschaft für elektrisches Licht und Telegraphenbau in Ehrenfeld und Köln»), и работал как индивидуальный архитектор. Будучи сторонником идеи доступного жилищного строительства, в 1899–1900 гг. Й. Штюббен становится одним из основателей «Рейнской ассоциации содействия рабочему жилищному строительству» («Rheinischen Vereins zur Förderung des Arbeiter-Wohnungswesens»), поддерживавшей некоммерческие строительные общества (Karnau 2017). Одновременно он работал над проектами планировки для Дюрена (1890), Везеля (1890), Дармштадта (1894–1895) и Познани (1903) (Hallas-Murula 2005: 31).

В 1904 г. Й. Штюббен переехал в Берлин и в качестве старшего советника по строительству при Министерстве финансов Пруссии руководил реконструкцией Познани, где шло строительство нового города на месте укреплений. В 1910 г. он был повышен до очень высокой должности Тайного старшего советника по строительству и стал членом Прусской академии строительства

(Karnau 2017). В том же году Й. Штюббен выступил в Лондоне с большим докладом о современном немецком градостроительстве на первой Конференции по планировке городов и в качестве члена жюри принял участие в конкурсе на проект Большого Берлина. В 1913 г. он стал членом жюри на конкурсе на проект Большого Таллина, и в дальнейшем часто приглашался как член жюри к участию в различных конкурсах. Не отказывался он и от проектной практики. Им были разработаны проекты расширения Рима (его отдельных районов, 1911–1914), планировки, Висбадена (1915) и др. (Hallas-Murula 2005: 31).

Й. Штюббен сохранял свою активность до глубокой старости, хотя после Первой мировой войны уже не занимал никаких должностей. К этому времени относятся его победы в конкурсах на проекты планировки Бильбао (1926) и Мадрида (1930), а также приглашение в качестве эксперта по демаркации Ватикана (1929). Он умер в 1936 г. в возрасте 91 года во Франкфурте-на-Майне. По весьма точному определению его британских коллег (он был членом-корреспондентом Королевского общества британских архитекторов (R.I.B.A.)), и практические, и теоретические работы Й. Штюббена были олицетворением той эпохи развития градостроительства конца XIX — начала XX в., которая завершилась с Первой мировой войной (Collins, Collins 2006: 45–46).

Заключение

Подводя итог настоящей статье, необходимо отметить, что первые практические работы Й. Штюббена, хотя и были выполнены на высоком профессиональном уровне, находились в русле общеевропейских тенденций второй половины XIX в., которые были сформированы

¹⁶ Правда, в итоге власти Вены решили разрабатывать итоговый план своими силами (Jager 2018: 79–81).

реконструкциями европейских столиц середины того же столетия. Однако опыт, накопленный Й. Штюббеном во время разработки проектов планировки Аахена и Кёльна и последующего их осуществления, знакомство с широким кругом практических и теоретических работ его коллег, и, вероятно, способности Й. Штюббена к систематизации и анализу материала, позволили создать книгу, которая кардинальным образом отличалась как от работ его предшественников, так и от работ его современников. Избранная им манера подачи материала, большое количество иллюстраций и обширный научный аппарат стали залогом того, что его книга «Градостроительство» оказалась востребована не только немецкими специалистами, но и сделала его известным далеко за пределами Германии. Ключевым же фактором популярности книги Й. Штюббена, скорее всего, стало ее появление именно в тот момент, когда еще достаточно молодая градостроительная наука так нуждалась в закреплении на бумаге своих основных положений, которые на протяжении десятилетий формировались трудами архитекторов, инженеров и других специалистов лишь в пространствах городов. И именно это обстоятельство в сочетании с несомненными достоинствами книги сделало ее энциклопедией градостроительства, практически затмившей весьма успешные многочисленные работы Й. Штюббена по планировке ряда городов Европы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Вяземцева 2016 — *Вяземцева А. Г.* Модернизм и исторический город. Реконструкция Рима в контексте разработки генеральных планов для европейских столиц в 1920–1930-е годы // *Academia*. Архитектура и строительство. 2016. № 2. С. 89–96.

Вяземцева 2018 — *Вяземцева А. Г.* Основные тенденции градостроительства стран Ев-

ропы и Америки в 1920–1930-е гг. // *Советское градостроительство*. Книга 1 / отв. ред. Ю.Л. Косенкова. М.: Прогресс-Традиция, 2018. С. 1003–1054.

Груза 1972 — *Груза И.* Теория города / сокращенный пер. с чешского Л.Б. Мостовой; науч. ред. О.А. Швидковский. М.: Издательство литературы по строительству, 1972.

Крастиньш 1991 — *Крастиньш Я. А.* Предисловие // *Зитте К.* Художественные основы градостроительства / пер. с нем. и предисловие Я.А. Крастиньша. М.: Стройиздат, 1991. С. 5–31.

Baumeister 1876 — *Baumeister R.* Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin: Verlag von Ernst & Korn, 1876.

Collins, Collins 2006 — *Collins G. R., Collins C. C.* Camillo Sitte: the birth of modern city planning. Mineola, New York: Dover Publications, Inc., 2006.

Hall 2005 — *Hall T.* Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth Century Urban Development. London: Taylor & Francis Group, 2005.

Hallas-Murula 2005 — *Hallas-Murula K.* Suurlinn Tallinn: Eliel Saarineni "Suur-Tallinna" projekt. 1913 (Greater Tallinn). Tallinn: Eesti Arhitektuurimuuseum, 2005.

Hrůza 2014 — *Hrůza J.* Svět měst. Praha: Academia, 2014.

Jager 2018 — *Jager M.* "Regulierung" und Gestaltung der Großstadt. Karl Mayreder, Heinrich Goldmund und der Generalregulierungsplan für Wien // *Großstadt gestalten*. Stadtbaumeister in Europa / Herausgegeben von Markus Jager, Wolfgang Sonne. Berlin: DOM publishers, 2018. S. 74–103.

Karnau 1996 — *Karnau O.* Hermann Josef Stübben. Städtebau, 1876–1930. Wiesbaden: Vieweg, Braunschweig, 1996.

Karnau 2017 — *Karnau O.* Hermann Josef Stübben // *Internetportal Rheinische Geschichte*. [Bonn, 2017]. URL: <http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Personlichkeiten/hermann-josef-stuebben/DE-2086/lido/57c958908030b5.52862003> (дата обращения: 20.04.2020).

Kier 2016 — *Kier H.* Hermann Josef Stübben und die Kölner Neustadt // *Großstadt gestalten*

- ten. Stadtbaumeister an Rhein und Ruhr / Herausgegeben von Markus Jager, Wolfgang Sonne. Berlin: DOM publishers, 2016. S. 178–199.
- München 2016 — München. *Stadtbaugeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart* / Herausgegeben von Stephan Albrecht und Martin Höppl. Petersberg: Michael Imhof Verlag, 2016.
- Sitte 1889 — Sitte C. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Verlag von Carl Craeser, 1889.
- Starostenko 2019 — Starostenko Y. The J. Stüb-
ben's Book "Der Städtebau" ("Town Plan-
ning") and Its Influence on the Works of
Russian Specialists in Cities Improvement
of the Early 20th Century // *Advances in
Social Science, Education and Humanities
Research*. Vol. 324. Proceedings of the
2019 International Conference on Archi-
tecture: Heritage, Traditions and Innova-
tions (AHTI 2019) / Editors Iana Rumbal,
Yong Zhang, Randall Green. Paris: Atlan-
tis Press, 2019. P. 438–441. URL: [https://
www.atlantis-press.com/proceedings/
ahti-19/125910109](https://www.atlantis-press.com/proceedings/ahti-19/125910109) (дата обращения:
20.04.2020).
- Stüb-
ben 1890 — Stüb-
ben J. *Der Städtebau*.
Handbuch der Architektur. Teil 4. Entwer-
fen, Anlage und Einrichtung der Gebäude;
Halbbd. 9. Darmstadt: Verlag von Arnold
Bergsträsser, 1890.
- Stüb-
ben 1907 — Stüb-
ben J. *Der Städtebau*.
Handbuch der Architektur. Teil 4. Entwer-
fen, Anlage und Einrichtung der Gebäude;
Halbbd. 9. Leipzig: Gebhardt, 1907.
- Stüh-
linger 2015 — Stüh-
linger H. *Der Wettbe-
werb zur Wiener Ringstraße. Entstehung,
Projekte, Auswirkungen*. Basel: Birkhäuser,
2015.
- construction), no. 2, 2016, pp. 89–96 (in Rus-
sian).
- Viazemtseva A.G. *Osnovnye tendentsii gradostroitel'stva stran Evropy i Ameriki v 1920–1930-e gg.* (The main trends in urban development in Europe and America in the 1920–1930s). *Soviet town planning (Sovetskoe gradostroitel'stvo)*, vol. 1. Eds. Y.L. Kosenkova. Moscow: Progress-Tradition Publ., 2018, pp. 1003–1054 (in Russian).
- Hrůza J. *Teoria goroda (Theory of the city)*. Abridged translation from the Czech by L.B. Pavement; scientific editor O.A. Shvidkovsky. Moscow: Izdatel'stvo literatury po stroitel'stvu Publ., 1972 (in Russian).
- Krastinsh I.A. *Predislovie (Foreword)*. Sitte C. *Khudozhestvennyye osnovy gradostroitel'stva (City Planning according to Artistic Principles)*. Trans. and foreword I.A. Krastinsh. Moscow: Stroizdat Publ., 1991, pp. 5–31 (in Russian).
- Baumeister R. *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*. Berlin: Verlag von Ernst & Korn Publ., 1876.
- Collins G.R., Collins C.C. *Camillo Sitte: the birth of modern city planning*. Mineola, New York: Dover Publ., 2006.
- Hall T. *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth Century Urban Development*. London: Taylor & Francis Group Publ., 2005.
- Hallas-Murula K. *Suurlinn Tallinn: Eliel Saarineni "Suur-Tallinna" projekt. 1913*. Tallinn: Eesti Arhitektuurimuseum Publ., 2005 (In Estonian, Finnish, English).
- Hrůza J. *Svět měst (The world of cities)*. Praha: Academia Publ., 2014 (in Czech).
- Jager M. „Regulierung“ und Gestaltung der Großstadt. Karl Mayreder, Heinrich Goldmund und der Generalregulierungsplan für Wien. *Großstadt gestalten. Stadtbaumeister in Europa*. Eds. Markus Jager & Wolfgang Sonne. Berlin: DOM Publ., 2018, pp. 74–103.
- Karnau O. *Hermann Josef Stüb-
ben. Städtebau, 1876–1930 (Hermann Josef Stüb-
ben. Town
planning, 1876–1930)*. Wiesbaden: Vieweg,
Braunschweig Publ., 1996.
- Karnau O. *Hermann Josef Stüb-
ben. Internetportal Rheinische Geschichte (Internet Portal
Rhenish History)*. [Bonn, 2017]. URL: [http://
www.rheinische-geschichte.lvr.de/Perso-](http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Perso-)

REFERENCES

- Viazemtseva A.G. *Modernizm i istoricheskii gorod. Rekonstruktsiia Rima v kontekste razrabotki general'nykh planov dlia evropeiskikh stolits v 1920–1930-e gody (Modernism and the historical city. The reconstruction of Rome in the time of elaboration of the masterplans for European Capitals, 1920s–1930s)*. *Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo (Academia. Architecture and*

- enlichkeiten/hermann-josef-stuebben/DE-2086/lido/57c958908030b5.52862003 (accessed: 20.04.2020).
- Kier H. Hermann Josef Stübben und die Kölner Neustadt (Hermann Josef Stübben and the new town of Cologne). *Großstadt gestalten. Stadtbaumeister an Rhein und Ruhr*. Eds. Markus Jäger & Wolfgang Sonne. Berlin: DOM publishers, 2016, pp. 178–199.
- München. *Stadtbaugeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Munich. History of urban architecture from the middle ages to the present)*. Eds. Stephan Albrecht and Martin Höppl. Petersberg: Michael Imhof Verlag Publ., 2016.
- Sitte C. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Verlag von Carl Craeser Publ., 1889.
- Starostenko Y. The J. Stübben's Book "Der Städtebau" ("Town Planning") and Its Influence on the Works of Russian Specialists in Cities Improvement of the Early 20th Century. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*. Vol. 324. Proceedings of the 2019 International Conference on Architecture: Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2019). Eds. I. Rumbal, Y. Zhang & R. Green. Paris: Atlantis Press Publ., 2019, pp. 438–441. URL: <https://www.atlantis-press.com/proceedings/ahti-19/125910109> (accessed: 20.04.2020).
- Stübben J. *Der Städtebau. Handbuch der Architektur. Teil 4. Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude*. Darmstadt: Verlag von Arnold Bergsträsser Publ., 1890.
- Stübben J. *Der Städtebau. Handbuch der Architektur. Teil 4. Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude*, vol. 9. Leipzig: Gebhardt Publ., 1907.
- Stühlinger H. *Der Wettbewerb zur Wiener Ringstraße. Entstehung, Projekte, Auswirkungen*. Basel: Birkhäuser Publ., 2015.