СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

Архитектура, градостроительство, дизайн

УДК 711.4.03:711.432/.435

© М. А. Быстрицкая, аспирант
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет,
Санкт-Петербург, Россия)
E-mail: daisy0@mail.ru

DOI 10.23968/1999-5571-2020-17-3-5-13

© М. А. Bystritskaia, post-graduate student
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering,
St. Petersburg, Russia)
E-mail: daisy0@mail.ru

СПЕЦИФИКА ФОРМИРОВАНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ г. ХАРЬКОВА С СЕРЕДИНЫ XVII в. ДО 1922 г.

SPECIFICITY OF FORMATION OF THE SPATIAL-PLANNING STRUCTURE OF KHARKOV FROM THE MIDDLE OF THE XVII CENTURY TO 1922

Статья является первой частью исследования, посвященного эволюции пространственно-планировочной структуры города Харькова. Выявлены условия формирования базовой планировочной структуры города и специфика ее развития в период роста Харькова как торгово-промышленного города. Доказана неизменность развития радиального направления каркаса уличной сети города, основа которого была заложена в период возникновения крепости в месте слияния двух рек. Определены этапы трансформации объемно-планировочной структуры города. Выявлена обусловленность данной трансформации ландшафтно-географическим, экономическим и историко-политическим факторами. Исследование проводилось методом ретроспективного и ландшафтного анализа и методом графического моделирования на основе картографического материала.

Ключевые слова: радиальные направления, этапы развития, факторы развития, значение «первого-рода», распределение доминант.

The present article is the first part of the study devoted to the evolution of the spatial-planning structure of Kharkov. The conditions for the formation of the basic planning structure of the city are specified, and the development features during the period of Kharkov's expanding as a commercial and industrial city are revealed. It is proved that the development of the radial direction of the city's street network basically remains unchanged, the city having been originally founded at the confluence of two rivers where the fortress was built. The stages of transformation of the spatial-planning structure of the city are determined. It is revealed that this transformation has been dictated by the landscape-geographical, economic, and historical-political factors. The study was carried out by the method of retrospective and landscape analysis and the method of graphic modeling based on cartographic material.

Keywords: radial directions, development stages, development factors, the value of the "first-born town" (or initial town), distribution of dominants.

Введение

Город Харьков имеет сложную пространственно-планировочную структуру, которая формировалась в течение трех веков от феодального поселения до крупного промышленного, административного, научного и экономического центра в составе России. На развитие объемно-пространственной структуры влияли

ландшафтно-географический, экономический и историко-политический факторы, которые в совокупности и определили ее специфику.

Попытки описать или проанализировать развитие градостроительной системы Харькова были предприняты в начале XX века. Одним из первых фундаментальных научных трудов, который освещает процесс формирования и раз-

вития города, была монография И. Д. Багалея и Д. П. Миллера [1, 2]. Комплексные исследования градостроительной системы Харькова стали проводить в начале 1920-х гг. при разработке Первого генерального плана города. Масштабные разрушения 1941–1943 гг. побудили к дальнейшему исследованию развития его общегородской структуры. Так, после двух десятилетий работы над Первым и Вторым генеральными планами Харькова, в свет вышли издания [3, 4] архитектора А. М. Касьянова, в которых он исследует развитие его общегородской структуры с 1920-х до середины 1950-х гг.

Непрерывный рост городской ткани, разработка новых генеральных планов способствовали углубленному изучению градостроительства Харькова. Во второй половине XX века были опубликованы такие работы, как «Формирование городской среды (на примере Харькова)» [5], «История градостроительства и архитектуры Харькова» [6], «Харьков. От крепости до столицы» [7]. В начале XXI века появились такие публикации, как «Харьков. Вчера, сегодня, завтра» [8], «Архитектурная культура региона» [9], «Карты и планы Харькова XIII–XX вв.» [10]. Однако основная часть изданий не имеет необходимой аналитической составляющей. Лишь в монографии [5] анализируется формирование пространственной структуры Харькова во взаимосвязи с ландшафтно-географическим фактором, но основное внимание сконцентрировано только на ядре города — территории бывшей крепости.

В научных публикациях о градостроительстве Харькова главное внимание уделяется историческому процессу развития архитектурной среды Харькова и его планировочной структуры без взаимосвязи с конкретными факторами влияния. К тому же, вопрос формирования базовой объемно-пространственной структуры и ее развития остается открытым для изучения. Этот аспект определяет **актуальность** фундаментального исследования формирования и развития пространственно-планировочной структуры Харькова, охватывающего опыт градостроительной практики на территории, некогда входившей в состав России.

Целью настоящего исследования является определение условий формирования базовой планировочной структуры города и специфики

ее развития в период роста Харькова как торгово-промышленного города. В статье анализируется значение «первого города» в процессе формирования объемно-пространственной структуры и ее развития под воздействием ландшафтно-географического, экономического и историко-политического факторов.

Верхняя граница исследования обусловлена переходом к принципиально новому подходу планирования и организации общегородской структуры. **Территориальные границы** охватывают всю территорию Харькова на период 1922 г.

Приведенные выше положения определяют **предмет** исследования: основные закономерности формирования и развития общей объемно-пространственной структуры Харькова до 1922 г. Отсюда вытекает **цель** исследования: выявить основные закономерности эволюции объемно-пространственной структуры Харькова до 1922 г.

Предмет и цель исследования предопределили его **задачи**:

- выявить зависимость формирования базовой пространственно-планировочной структуры Харькова от исходной ландшафтной ситуации и заданной функциональной направленности;
- выявить специфику развития каркаса улично-транспортной сети в период его развития как торгово-промышленного города;
- выявить закономерность формирования общегородских пространственных доминант и их взаимосвязь с общим городским пространством;
- обобщить результаты исследования в виде кратких выводов.

Формирование базовой пространственно-планировочной структуры Харькова как феодального города (до середины XIX в.)

Местоположение Харьковской крепости в стратегическом отношении было очень удачным. Реки, озера, заболоченные участки, труднопроходимые леса, холмы и овраги делали крепость труднодоступной для неприятеля. Но эти же условия осложняли процесс освоения новых территорий для застройки, которая со временем стала выходить за пределы крепости. Наиболее благоприятными для нового строительства были территории к юго-востоку и востоку от крепости, там, где позднее образовался посад.

В большинстве работ, посвященных истории Харькова, его планировочная структура в начальный период развития характеризуется хаотичностью и отсутствием упорядоченной системы улиц. Однако при детальном изучении характера застройки в феодальный период выявляется тенденция формирования системы радиальных улиц, отходящих от крепости, что объясняется расположением крепости на холме. Как и главные транспортные магистрали, основные улицы при этом ориентировались на крепостные башни (рис. 1). На схеме показана взаимосвязь уличного каркаса феодального города с особенностью рельефа местности. Расположение пространственных доминант обусловлено видовыми перспективами.

До 1720-х гг. крепость занимала центральное место в планировочной структуре города, в которую входил и посад. Крепостные башни являлись доминантами радиально-лучевой структуры улиц, они выполняли роль вертикальных пространственных доминант (рис. 2). Застройка крепости и посада амфитеатром, в соответствии с рельефом, спускавшимся по склону, давала

возможность обзора центрального ядра города с дальних расстояний [5]. При этом ясно читалась «центрирующая» роль трех доминант на вершине холма — Успенского, Покровского и Никольского соборов.

В середине XVIII века Харьков превратился в быстрорастущий административный и хозяйственный центр края, при этом значительно увеличилась территория города. На основе генеральных планов 1768 и 1787 гг. был сформирован базовый каркас уличной сети города. Территория бывшей крепости стала центром, вокруг которого сформировалась система площадей, фокусирующих главные транспортные артерии города. Тем самым была создана планировочная основа для дальнейшего развития структуры Харькова.

В начале XIX в. пригородные слободы стали сливаться с территорией города. Для урегулирования планировочной системы слобод в 1838 г. был разработан план губернского города Харькова с его окрестностями, который определил застройку таких слобод, как Ивановка, Верещаковка, Холодная гора, Лысая гора, Основа, Панасовка, Москалевка, и наметил дальнейшее разви-

Рис. 1. Пространственно-планировочная структура Харькова в 1700-е гг. Схема сделана на основе сопоставительного анализа плана Харьковской крепости начала XVIII века [8] и топографического плана Харькова 1742 г.

Рис. 2. Объемно-пространственная структура Харькова в середине XVIII в.
 Модель выполнена на основе авторской схемы «Пространственно-планировочная структура
 Харькова в 1700-е гг.» и анализа источника [5]

тие самого города [7]. Однако характер уличной сети города и пригородных слобод существенно различался. Если уличная сеть Харькова 1780-х гг. имела логическую структуру со взаимосвязанной системой доминант, то в пригородных слободах такая система полностью отсутствовала (рис. 3).

В Залопанской части города развитие уличной сети до середины XVIII в. происходило главным образом вдоль Екатеринославской улицы (Полтавский шлях). С севера в этой части к городским границам примыкала Ивановская слобода. Система ее улиц была лишена регулярной планировки и подчинялась условиям ландшафта — здесь преобладали болотистые земли.

В Захарьковской части города проходили две оживленные транспортные магистрали — Змиевская и Старомосковская дороги. Ландшафт местности в восточном направлении был благоприятным для градостроительного развития, а в южном направлении преобладали болотистые земли. Здесь планировочная структура слобод потеряла логическую взаимосвязь с городской структурой, уличная сеть была лишена

четкой системы и увязки с пространственными доминантами города.

В Центральной части города в северном направлении развитию города препятствовали лесные массивы. В северо-западном направлении сформировалась Клочковская слобода, планировочная структура которой была также подчинена ландшафту местности: с запада ее огибала река, а с северо-востока — обрывистый склон холма. Как и во всех пригородных слободах, здесь отсутствовала четкая планировочная структура.

Важным фактором развития планировочной структуры Харькова в феодальный период было функциональное зонирование. Территория крепости сохранила роль административно-делового центра Харькова. Вокруг крепости сформировалось полукольцо торговых площадей [7]. В пригородных слободах активно развивались главные отрасли хозяйства — земледелие, винокурение, смолокурение и другие виды промыслов [1].

Во второй половине XIX в. активизировались процессы локализации качества архитектурно-

Рис. 3. Схема уличной сети Харькова и пригородных слобод в 1850-х гг.
Схема выполнена на основе плана Харькова 1854 г.

планировочных структур и этажности застройки основных функциональных зон — административно-деловой, жилой и промышленной. В центральной части Харькова, кроме монументальных административно-деловых зданий, строились каменные жилые дома, в основном для аристократов, купцов, государственных служащих и преподавателей университета. Главные магистрали города (Екатеринославская, Старомосковская и Змиевская улицы) застраивались купеческими жилыми домами. В Захарьковской и Залопанской частях города строились деревянные жилые дома только для рабочих [1]. В результате объемно-пространственная структура Харькова к середине XIX века начала приобретать «пирамидальную» форму с «вершиной» в центре города, где господствовала главная вертикаль — колокольня Успенского собора (рис. 4). На рисунке отображена система вертикальных доминант города. Модель демонстрирует слия-

ние регулярной системы уличной сети города с застройкой пригородных слобод. Развитие планировочного каркаса происходит в соответствии с логикой трехчастной структуры города.

Развитие объемно-планировочной структуры Харькова как торгово-промышленного города (середина XIX в. – 1922 г.)

С 1860-х гг. городская ткань Харькова стала разрастаться еще активнее, чему способствовали отмена крепостного права и прокладка Южной железной дороги через Харьков. Начался процесс бурного развития капитализма.

Характер развития улично-транспортной сети Харькова с середины XIX в. предопределила трасса Южной железной дороги, основная ветка которой проходила через западную часть Харькова, у подножия Холодной горы, а вторая ветка — Балашевская — пересекала юго-восточную часть города. Конная железная дорога, которая была проложена по улицам Харькова в 1880-х гг., сое-

Рис. 4. Объемно-пространственная структура Харькова в середине XIX в.
 Модель выполнена на основе авторской схемы «Уличная сеть Харькова и пригородных слобод в 1850-х гг.»
 и анализа источника [5]

динила две железнодорожные станции с центром города. Сеть транспортных путей конной дороги продолжила развитие уличной сети города в радиальном направлении. Главные магистрали города (Сумская, Змиевская, Екатеринославская и Старомосковская улицы) формировали меридиональное и широтное направления развития городской ткани, пересекая ее в направлениях север-юг и запад-восток. В Залопанской, Захарьковской и Центральной частях города появились и тангенциальные направления.

На рубеже XIX–XX вв. в каждой из трех частей города произошли изменения, связанные с ростом доминирующего положения в планировочной структуре одних улиц и угасанием других. В Залопанской части города улица Екатеринославская утратила значение главной транспортной артерии города и стала выполнять роль парадной магистрали, соединяющей Южный вокзал и центр города. Интенсивное транспортное движение было перенесено на параллельную ей улицу — Благовещенскую. Повысилась роль улицы Пискуновской, по которой были проложены трамвайные пути от центра Харькова до Панасовки и Ивановки.

В Захарьковской части значимость приобрела улица Петинская, соединившая Балашевскую

железнодорожную станцию с центром города. Дорога на Москву в юго-восточном направлении утратила свое прежнее значение. После строительства новой магистрали на Москву старая Московская дорога стала выполнять роль транспортной магистрали, соединяющей Харьков и Чугуев. В планировочной структуре повысилась роль Змиевской улицы, так как она превратилась в магистраль, соединяющую Харьков и Змиев.

В Центральной части Харькова доминирующее положение по отношению к Сумской улице заняла улица Пушкинская. Между этими улицами начала дробиться планировочная структура и возникла новая сеть улиц. В северо-восточном направлении получила развитие улица Ключковская, по которой были проложены трамвайные пути, соединяющие центр города и пригородную слободу Пески.

Так, в конце XIX – начале XX в. уличная сеть Харькова продолжила развитие в планировочной структуре, основа которой была заложена еще до середины XIX в. (рис. 5). На схеме отображена система улично-транспортной сети города, которая продолжила путь эволюционного развития в радиальном направлении. Стабилизирующим ядром города стала территория бывшей крепости.

Рис. 5. Схема транспортной сети Харькова в начале XX в.
Схема выполнена на основе сопоставительного анализа плана Харькова 1903 г. и схемы «Городской транспорт» из источника [11]

Железнодорожные станции — Южной железной дороги, Балашевская и Сортировочная — активизировали развитие рядом с ними крупных промышленных зон. Рядом с промышленными зонами образовались поселки для рабочих. Постепенное смещение жилой и промышленной зон обострило проблему антисанитарии [3]. Данная проблема усугублялась тем, что планировочная структура города стала выходить из-под контроля городских властей. Задерживалось утверждение нового генплана Харькова, поскольку в Городскую управу поступало большое количество заявок на выделение земельных участков для новостроек [11].

В центральной части города планировочная структура стала активно развиваться в северном направлении между Сумской и Пушкинскими улицами. Здесь строились многоэтажные доходные дома, особняки и благотворительные учреждения. Вдоль Сумской и Пушкинской улиц строились учебные заведения; ближе к центру города, около Театральной площади, располага-

лись многочисленные банки, административные учреждения и здания различных акционерных обществ [12].

Основными высотными доминантами в застройке Харькова до 1920-х гг. были храмы. Главной вертикальной доминантой общегородского значения до конца XIX в. являлась колокольня Успенского собора на Университетской горке. В 1880-х гг. в Залопанской части города был построен Благовещенский собор, колокольня которого выполняла роль второй общегородской доминанты. Вертикальные доминанты дополнялись монументальными зданиями государственного и гражданского назначения.

В начале XX века сложившаяся система доминант была дополнена отдельными культовыми объектами в разных частях города. На окраинных территориях города: на Холодной горе, в Ивановке, Панасовке, в селе Основа, в Москалевке, Журавлевке — стали появляться новые храмы. Они строились в основном на магистралях, которые соединяли окраинные районы с централь-

Рис. 6. Объемно-пространственная структура Харькова в начале XX в.
Модель выполнена на основе сопоставительного анализа планов Харькова 1916 г. и 1924 г.

ной частью города. Благодаря этому локальные доминанты усиливали пространственную взаимосвязь отдельных планировочных структур Харькова и играли особую роль в панорамных видах города. Таким образом, общая структура объемно-пространственных доминант Харькова к 1922 г. характеризовалась увеличением количества доминант к центру города, где застройка была более плотной и высокой (рис. 6). Многоэтажная застройка сконцентрирована в центральной части города и в Нагорном районе.

Результаты: выявлены специфика формирования и общие особенности базовой объемно-пространственной структуры Харькова с 1720-х гг. до 1922 г.

Выводы

- Формирование базового каркаса уличной сети с середины XVII до середины XIX вв. происходило под влиянием естественных природных условий (рельеф на слиянии двух рек) и плана Харькова 1787 г., благодаря которому был сфор-

мирован базовый радиальный каркас уличной сети.

- До середины XIX в. развитие города происходило планомерно относительно «первого города», с постепенным формированием «пирамидальной» формы его объемно-пространственной структуры.

- Развитие общей объемно-планировочной структуры с 1850-х гг. до 1922 г. происходило без значительной трансформации базового каркаса городской ткани с учетом условий местности.

- Эволюция объемно-пространственной структуры с момента формирования феодального поселения вплоть до 1922 г. происходила последовательно, в контексте единого градостроительного развития и во взаимосвязи с ядром города.

- К началу XX в. определились основные направления развития города: улицы Екатеринославская, Сумская, Московская и Змиевская дорога.

- К началу XX в. в центре города сложилась иерархическая система площадей: Николаев-

ская, Торговая и Сергиевская площади, которые полукольцом огибали территорию бывшей крепости. Торговая площадь являлась связующим звеном между двумя площадями: Николаевской, располагавшейся на вершине холма вдоль восточной границы территории бывшей крепости, и Сергиевской, которая находилась у подножия холма и замыкала перспективу одной из главных магистралей города — улицы Екатеринославской.

• К 1922 г. среди объемных доминант города ведущими были колокольня Успенского собора и Благовещенский собор, находившиеся на расстоянии полукилометра друг от друга. Второстепенное значение имели доминанты с ограниченным сектором обзора — Николаевский собор, Покровский собор, Хоральная синагога, Рождественская церковь и Александровская часовня, находившиеся в зоне взаимной видимости.

Библиографический список

1. Багалец Д. И., Миллер Д. П. История Харькова за 250 лет. В 2 т. Харьков: литография Зилберберг, 1905. Т. 1. 572 с.
2. Багалец Д. И., Миллер Д. П. История Харькова за 250 лет. В 2 т. Харьков: литография Зилберберг, 1912. Т. 2. 986 с.
3. Касьянов А. М. Архитектура городов СССР. Харьков. М.: Академия архитектуры СССР, 1949. 83 с.
4. Касьянов А. М. Харьков. Архитектурно-исторический очерк. Киев: Академия архитектуры Украинской ССР, 1955. 108 с.
5. Алферов И. А., Антонов В. Л., Любарский Р. Э. Формирование городской среды (на примере Харькова). М.: Стройиздат, 1977. 104 с.
6. Бондаренко Б. А. Каменная летопись. История градостроительства и архитектуры Харькова. Харьков: Прапор, 1978. 72 с.
7. Лейбфрейд А. Ю., Полякова Ю. Ю. Харьков. От крепости до столицы. Харьков: Фолио, 1998. 335 с.
8. Шкодковский Ю. М., Лаврентьев И. Н. Харьков. Вчера, сегодня, завтра. Харьков: Фолио, 2002. 206 с.
9. Черкасова Е. А. Архитектурная культура региона. Особенности развития архитектуры и градостроительства региона во второй половине XIX — начале XX века. Харьков: Форт, 2008. 142 с.
10. Парамонов А. Ф. Карты и планы Харькова XVIII – XX вв. Харьков: Фолио, 2020. 93 с.
11. Ясевич В. Е. Архитектура Украины на рубеже XIX–XX веков. URL: <http://www.alyoshin.ru/Files/>

publika/yasievich/yasievich_ukr.html (дата обращения: 07. 05. 2020).

12. Дьяченко Н. Т. Улицы и площади Харькова. Харьков: Прапор, 1977. 416 с.

References

1. Bagaley D. I., Miller D. P. *Istoriya Khar'kova za 250 let* [History of Kharkov for 250 years]. In 2 vols. Kharkov, Litografiya Zilberberg Publ., 1905, vol. 1, 572 p.
2. Bagaley D. I., Miller D. P. *Istoriya Khar'kova za 250 let* [History of Kharkov for 250 years]. In 2 vols. Kharkov, Litografiya Zilberberg Publ., 1912, vol. 2, 986 p.
3. Kas'yanov A. M. *Arkhitektura gorodov SSSR. Khar'kov* [The architecture of the cities of the USSR. Kharkov]. Moscow, Academy of architecture of the USSR, 1949, 83 p.
4. Kas'yanov A. M. *Khar'kov. Arkhitekturno-istoricheskiy ocherk* [Kharkov. Architectural and historical essay]. Kiev, Akademiya arkhitektury Ukrainsoy SSR Publ., 1955, 108 p.
5. Alferov I. A., Antonov V. L., Lyubarskiy R. E. *Formirovanie gorodskoy sredy (na primere Khar'kova)* [Formation of the urban environment (on the example of Kharkov)]. Moscow, Stroizdat Publ., 1977, 104 p.
6. Bondarenko B. A. *Kamennaya letopis'. Istoriya gradostroitel'stva i arkhitektury Khar'kova* [Stone memorial. History of urban planning and architecture of Kharkov]. Kharkov, Prapor Publ., 1978, 72 p.
7. Leybfreyd A. Yu., Polyakova Yu. Yu. *Khar'kov. Ot kreposti do stolitsy* [Kharkov. From the fortress to the capital]. Kharkov, Folio Publ., 1998, 335 p.
8. Shkodovskiy Yu. M., Lavrent'ev I. N. *Khar'kov. Vchera, segodnya, zavtra* [Kharkov. Yesterday, today, tomorrow]. Kharkov, Folio Publ., 2002, 206 p.
9. Cherkasova E. A. *Arkhitekturnaya kul'tura regiona. Osobennosti razvitiya arkhitektury i gradostroitel'stva regiona vo vtoroy polovine XIX — nachale XX veka* [Architectural culture of the region. Development features of architecture and urban planning in the region in the second half of the XIX – early XX century]. Kharkov, Fort Publ., 2008, 142 p.
10. Paramonov A. F. *Karty i plany Khar'kova XVIII–XX vv.* [Maps and plans of Kharkov in the XVIII–XX centuries]. Kharkov, Folio Publ., 2020, 93 p.
11. Yasievich V. E. *Arkhitektura Ukrainy na rubezhe XIX–XX vekov* [Architecture of the Ukraine at the turn of the XIX – XX centuries]. Available at: http://www.alyoshin.ru/Files/publika/yasievich/yasievich_ukr.html (accessed: 07. 05. 2020).
12. D'yachenko N. T. *Ulitsy i ploshchadi Khar'kova* [Streets and squares of Kharkov]. Kharkov, Prapor Publ., 1977, 416 p.