

Качемцева Л. В., Хороян Н. П.

*Харківський національний університет будівництва та архітектури
(вул. Сумська, 40, Харків, 61002, Україна; e-mail: kachemtsevalubov@gmail.com, nkhor62@gmail.com;
ORCID 0000-0003-3564-0537; [ORCID 0000-0002-0889-8826](https://orcid.org/0000-0002-0889-8826))*

ПРОЦЕС ФОРМУВАННЯ ОБ'ЄМНО-ПРОСТОРОВОЇ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ПРИВОКЗАЛЬНОЇ ПЛОЩІ В ХАРКОВІ. (ОСНОВНІ ЕТАПИ)

У статті розглядається історія формування однієї з головних площ міста Харкова. Виявляються проєктувальники, що внесли найбільш помітний внесок в створення комплексу пасажирського вокзалу Південної залізниці та Привокзальної площі в Харкові. Дається характеристика будівель вокзалу і будівель, що становлять ансамбль площі. Позначаються часові рамки основних етапів створення Привокзальної площі. Фіксуються композиційні, морфологічні та функціональні зміни площі на кожному з етапів.

Ключові слова: пасажирський вокзал, Привокзальна площа, формування ансамблю будівель, містобудівний вузол, Харків.

Вступ. Вивчення, надання розуміння та збереження історичної архітектурної спадщини міста Харкова є актуальною справою сучасності. В останні роки ми з великою швидкістю втрачаємо автентичність та індивідуальність міста з багатою архітектурною історією та значущими містобудівними досягненнями минулих часів, які й досі продовжують працювати, утримують структуру міста та надають їй особливостей та привабливості. Досі нерозкритою у повному обсязі виявляється тема Привокзальної площі в Харкові – одного з цікавіших містобудівних ансамблів міста. Об'єктивно, комплекс будівель, які входять до ансамблю Привокзальної площі, є вкрай важливим серед багатьох історичних споруд міста.

У статті маємо за мету простежити процес створення вузла Привокзальної площі в м. Харкові, дати розуміння об'ємно-просторової та функціональної структури її сучасного стану. Також, *завданням* цього тексту є й освітлення містобудівного досвіду, який має дати цілісну картину регуляції урбаністичного сенсу у розвитку конкретної міської ситуації.

Матеріали і методи дослідження. Для даної роботи є цікавими публікації: Шкодовського. Ю. М. [17], Лаврентьєва І. М. [17], Лейбфрейда О. Ю. [14, 15, 17],

Полякової Ю. Ю. [15], Давідіч Т.Ф. [9], Качемцевої Л.В. [9], Древаль І.В. [11], Волошина О.В. [6].

Дослідження спирається на опубліковані відомості з історії м. Харкова, Південної залізниці, Привокзальної площі [1-5, 10, 12]. А також включає вивчення графічних, проєктних матеріалів, світлин різних періодів [13]. У цьому дослідженні використано структурно-логічний метод стосовно до теоретичного узагальнення історичних знань.

Результати дослідження. Створення в Харкові найбільшого пасажирського вузла України, який сьогодні є одним з найскладніших на пострадянському просторі, почалося в кінці 60-х рр. ХІХ ст. Формування Привокзальної площі в місті почалося тоді ж при спорудженні станції Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. У той період в Російській імперії розгорнулося масштабне будівництво нових залізничних ліній і станційних будівель. У травні 1864 р. було прийнято рішення уряду про початок будівництва залізничної дороги Москва – Орел, яка потім була продовжена до Курська. Залізницю довжиною 512 верст (547,84 км) було відкрито у вересні 1868 р. Згідно з проєктом, дорога, що вела в південні землі імперії, далі повинна була пройти через Харків, який на той час був великим торговим центром і по кількості щорічних ярмарок посідав перше місце в імпе-

рії. Регіональне значення Харкова посилювалося також наявністю найстарішого на півдні університету, який діяв з 1805 р.; місто було центром навчального округу, що охоплював кілька південних губерній, аж до Північного Кавказу.

У жовтні 1866 р. було визначено місце для будівництва вокзалу Південної залізниці в Харкові: тюремна (Архієрейська) левада біля Холодної гори. Ця ділянка раніше була болотистою місцевістю. На початку ХІХ ст. східну частину левади займала шовковична плантація. «На підставі височайше затвердженого напрямку залізниці, станція повинна бути у Холодної гори. Місцевість ця близька до центру міста, не вимагає ніяких витрат на пристосування шляхів до цієї місцевості, так як вона прилягає до шосе, що йде до центру міста» [7].

Роботи щодо будівництва залізниці розпочалися 5 травня 1868 р. одночасно по всій лінії Белгород – Харків. У вересні того ж року відбулася закладка першого харківського вокзалу за проектом архітектора А. А. Тона. «18 вересня 1868 року в присутності міністра фінансів Рейтера, віце-губернатора, будівельника доріг Полякова та численної публіки проходила закладка першого каменя під будівлю вокзалу» [8].

Будівництво закінчилось в 1870 р. Двоповерхова будівля мала симетричний об'єм з виступаючим центральним вхідним блоком і бічними ризалітами та розташовувалася на центральній осі привокзальної площі. Стильове рішення будівлі вокзалу було типовим для казенного будівництва періоду еkleктики і використовувало елементи нео-романського і псевдо-руського стилів. Вже в 1874 р., через чотири роки після відкриття, будівлю вокзалу довелося розширити в північному напрямку. Крім цієї будівлі, на Привокзальній площі були зведені будинок для керівника залізницею та низка інших житлових і господарських будівель.

У 1888 р. губернський архітектор Б. С. Покровський виконав проект планування всієї прилеглої території, яким було визначено місце розташування будівлі вокзалу та намічені вулиці, що підводять до нього.

Спочатку з півночі площа була обмежена складськими будівлями, а з півдня – будівлями служб і Залізничного училища, будинком керівника залізницею. Провідну роль у формуванні ансамблю площі зіграла будівля вокзалу побудови 1896-1901 рр. за проектом архітектора С. І. Загоскіна за участю Ю. С. Цауне. Ця будівля, як і сучасний вокзал, займала західну сторону площі.

На межі ХІХ-ХХ ст. значення харківського транспортного вузла зросло. Так, 1895 р. через Харків пройшла Балашовська залізниця, яка вела до Поволжя через Донбас, де почалася інтенсивна розробка родовищ кам'яного вугілля. 1 січня 1907 р. відбулося злиття управлінь Курсько-Харківсько-Севастопольської та Харківсько-Миколаївської залізниць в одну установу – Управління Південних залізниць. У 1911 р. через Харків пройшла Північно-Донецька залізниця, по якій вугілля з Донбасу і руда з Кривого Рогу перевозилися до промислових підприємств центральних районів європейської частини країни. Харків став одним з найбільших залізничних вузлів півдня Російської імперії.

В кінці ХІХ ст., коли було введено ранжування вокзалів по «класності» в залежності від значення станції, вокзал в Харкові був віднесений до позакласних індивідуальних. У 1896-1901 рр. вокзальна будівля була розширена і модернізована, ставши однією з найбільших станційних будівель в Російській імперії: до старої будівлі з південної сторони прибудували новий корпус, а потім почалася перебудова і старого об'єму. Будівництво цього вокзалу велось за проектом архітектора С. І. Загоскіна, закінчував будівництво Ю. С. Цауне.

Після докорінної реконструкції будівля вокзалу набула конфігурацію двох прямокутних корпусів, з'єднаних між собою двома переходами від привокзальної площі до посадочних платформ. Просторий восьмикутний Вестибюльний зал, увінчаний куполом, закріплював перетин осей цих переходів. До залу примикали менші приміщення касових залів. Ось новоствореної доміанти фіксувала південно-західний кут площі.

Фасади основної будівлі з характерним восьмигранним куполом над головним ве-стебюлем були оформлені в стилі неоренесансу, інтер'єри – в стилях різних епох. Зал з рестораном для пасажирів I і II класів прикрашали розписи художника М. Пестрикова. Для сполучення між вокзалом і дорожніми платформами був влаштований конкорс.

Структура Привокзальної площі формувалася разом з розвитком транспортного вузла в м. Харкові. У 1914 р. тут було закінчено будівництво однієї з найбільших будівель міста – Управління Південних залізниць за проектом академіка архітектури О. І. Дмитрієва. В ансамблі з вокзалом воно підкреслило провідну функціональну роль площі на новому етапі розвитку міста. Забудова кварталу, в якому знаходиться будівля Управління Південних залізниць, була завершена в 1960-і рр.

Формування ансамблю площі продовжилося в 1920-і рр. У 1926 р. в південно-східній частині був закладений житловий будинок для робітників-залізничників (автор проекту – академік архітектури О. М. Бекетов). Через рік був зданий в експлуатацію перший, основний корпус. У 1927 р. за проектом арх. А. Г. Мордвинова почали зводити будівлю Почтамта на північній стороні площі. Таким чином оформилися східна і північна сторони Привокзальної площі.

Друга світова війна завдала станції Харків-Пасажирський великі втрати. Були зруйновані: більша частина будівлі вокзалу, конкорс, мости, паровозне і вагонне депо, залізничні колії. У повоєнні роки стала потрібною ґрунтова реконструкція як всього залізничного вузла, так і його вокзальних споруд.

У 1947 р. московські архітектори Г. І. Волошинов і Б. С. Мезенцев за участю харківського архітектора Е. А. Лимаря закінчили розробку проекту нового харківського вокзалу. Ця будівля приєдналася до одного з уцілілих після війни корпусів старого вокзалу Загоскіна - Цауне, утворивши єдину лінію станційних будівель і перетворивши їх в вокзальний комплекс берегового типу.

Будівництво почалося в 1950 р. з виготовлення залізобетонних фундаментів під колони дебаркадерів. 22 лютого 1951 р. були забиті перші палі під фундамент центральної частини. У тому ж році закінчили будівництво південного і північного крил будівлі вокзалу, а на перше червня була завершена його центральна частина. Вокзал був зданий в експлуатацію в 1952 р.

Нинішню, третю за рахунком, будівлю харківського вокзалу відкрили 2 листопада 1952 р. Новий вокзал був витриманий в тріумфальній архітектурній стилістиці, яка була характерною для початку 1950-х рр. та інтегрувала композиційні прийоми Ар Деко і нео-ренесансу. Також, в декорі цієї споруди знайшли застосування українські етнічні мотиви. Фрагменти старої будівлі, що вціліли після війни і зберегли свою конструктивну міцність, були композиційно пов'язані з новою спорудою і включені в загальну функціональну схему вокзалу. Нова споруда продовжила фронт фрагментів вцілілої старої будівлі, створивши єдину лінійну композицію на західній стороні площі. Це дозволило продовжити в північному напрямку дві раніше тупикові залізничні колії і сформувати існуючу нині першу платформу. В результаті цього перепланування вокзал станції Харків-пасажирський був перетворений з вокзалу комплексного типу, яким він був створений за проектом Загоскіна-Цауне, в вокзал берегового типу.

Будівельний об'єм будинку третього харківського вокзалу склав 80 тис. м³, висота його центрального залу – 26 м, висота веж – 42 м, діаметр годинника на Південній вежі – 4,25 м (що робить його найбільшим в місті). У 1950-х рр. були зведені навіси над платформами.

У 1950 р. в конкурсному режимі був розроблений проект розширення Привокзальної площі за рахунок приєднання нової ділянки, розташованої на південь від будівлі Управління Південної залізниці, в сторону Холодногірського (Свердловського) шляхопроводу.

Створена таким чином частина площі призначалася для обслуговування пасажирів, які прибувають до Харкова. Автомашини, тролейбуси, автобуси, трамваї та

інші види міського транспорту повинні були прибувати на «площу відправлення» (стару Привокзальну площу), висаджувати пасажирів, а потім по широкому 55-метровому проїзду між будівлями вокзалу та Управління Південної залізниці направлятися на «площу прибуття» (новий на той час сегмент Привокзальної площі), де міські транспортні засоби повинні мали очікувати пасажирів що прибувають залізницею. Роздільне обслуговування пасажирів, які приїжджають і від'їжджають, дозволяло уникнути перетинання пасажиропотоків і хаотичного скупчення людей на площі перед будівлею вокзалу. Така ідея зонування Привокзальної площі в цілому збереглася і сьогодні.

Так, у другій половині ХХ ст. була змінена і розвинена структура Привокзальної площі. До старої площі додалася нова ділянка апряму півдня від будівлі Управління Південної залізниці. Саму будівлю Управління було добудовано, і вона отримала форму замкнутого прямокутника з п'ятьма внутрішніми дворами. Площа остаточно отримала поділ на дві функціональні зони: південну – «зону прибуття» (з боку вул. Полтавський шлях, кол. Свердлова) і північну – «зону відправлення» пасажирів (перед входом в головний будинок вокзалу). Для створення нової частини площі («зони прибуття») в 1960-і – 1970-і рр. був знесений розташований тут квартал старих будівель. В результаті Привокзальна площа злилася з короткою вул. Червоноармійською та розкрилася в бік Свердловського шляхопроводу над залізничними коліями, що є продовженням нинішньої вулиці Полтавський шлях.

У 1975 р., разом з введенням в дію першої черги метрополітену, міський громадський транспорт був виведений за межі «зони відправлення» Привокзальної площі, а в «зоні прибуття» було зроблено замкнуте трамвайне коло.

У 1978-1982 рр. власне будівлю вокзалу було розширено в південному напрямку. Для цього вцілілий під час війни південний фрагмент старого вокзалу зі станційними службами, кабінетами і канцелярією був знесений, і на його місці зведений

новий двоповерховий корпус. У першому поверсі цього блоку розмістилися касові зали, а на другому поверсі – зал очікування та адміністративно-управлінські приміщення. До нових об'ємів вокзалу з південної сторони було також прибудовано 16-поверховий готель «Експрес» на 54 номери. Стилiстика новозведених будiвель, що стримана до скупостi, але при цьому претендує на монументальнiсть, вiдповiдала естетичним уявленням перiоду «застою». Об'єм нового касового залу i висотний готель «Експрес» композицiйно завершили забудову площi з боку вул. Полтавський Шлях.

У 2002-2003 рр., до 350-рiчного ювiлею Харкова, був проведений косметичний ремонт всього вокзального комплексу. Були реконструйованi пiвнiчнi платформи вокзалу примiського сполучення, нову будiвлю термiналу було обладнано вестибюлем з турникетами. У тому ж році провели капiтальну реконструкцiю i комплексний благоустрiй основної, пiвнiчної частини Привокзальної площi перед будiвлею вокзалу. Тут розбили новi газони, спорудили фонтани, встановили додаткове освiтлення, на всiй площi було виконано декоративне мощення з тротуарної плитки. По периметру площi зберегли можливiсть руху автотранспорту.

Парковку для автомобiлiв сьогоднi облаштовано перед корпусом касового залу будiвництва 1980-х рр., що примикає до фрагменту вокзалу Загоскiна-Цауне, який зберiгся, i з'єднує його з корпусом готелю. У пiвденнiй частинi площi i сьогоднi знаходиться коло трамваїв. На цiй частинi площi нинi дiють численнi торговi точки i ресторани швидкого харчування.

Висновки. Ґрунтуючись на викладеному вище, можна позначити етапи формування ансамблю Привокзальної площі в Харкові. Вони наступні:

1 етап. Середина 1860-х – 1880-і рр. Спорудження першого харківського залізничного вокзалу і формування первинної структури площі.

2 етап. Середина 1890-х – 1910-і рр. Розширення та модернізація вокзалу. Формування південного фронту забудови площі.

3 етап. Середина 1920-х – початок 1930-х рр. Оформлення східної і північної сторін Привокзальної площі.

4 етап. Початок 1950-х – 1960-і рр. Повоснна відбудова вокзалу, розширення привокзальної площі, зміна її функціональної структури.

5 етап. Середина 1970-х – 1980-і рр. Розширення вокзалу. Зміни структури Привокзальної площі Південного вокзалу, пов'язані з введенням в дію першої черги метрополітену.

Таким чином, простежується чітка регуляція розвитку конкретної урбаністичної ситуації економічними чинниками, розвитком залізничної транспортної галузі та набуттям містом статусу ключового транспортного вузла країни.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Альбом старинных планов г. Харькова, снимков его видов и портретов его деятелей Репринт.изд. – Харьков, 1993.
2. Архівні матеріали Управління містобудування та архітектури Харківської облдержадміністрації.
3. Багалея Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905). / Багалея Д. И., Миллер Д. П. Репринт.изд. – Харьков: Основа, 1993. Т.2.
4. Барановский Г. В. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института Гражданских инженеров (строительного училища). 1842-1892. / Барановский Г.В. – С.-Пб.: Тип-Лит. К. Л.Пентковского, 1893. – С.250.
5. Васильев М.П. Проекты восстановления Харьковского вокзала. / Васильев М.П. //Архитектура СССР, 1947. – С. 7-11.
6. Волошин О.В. Систематизація та формування бази знань для вивчення архітектури авангарду 20-30- х років ХХ століття. Поняття стиль, типологія, технологія / Волошин О.В. // Науковий вісник будівництва. – Харків: ХНУБА ХОТВ АБУ, 2018. – Вип. 2 (92). – С. 30-37.
7. «Губернские ведомости», № 48 от 1.05.1868 г.
8. «Губернские ведомости», № 105 від 18.09.1868 г.
9. Давидич Т.Ф. Стилевые особенности архитектурны Российской империи периода эклектики. / Давидич Т.Ф., Качемцева Л.В. // Науковий вісник будівництва. – Харків: ХНУБА ХОТВ АБУ, 2015. – Вип. 1 (79). – С. 40-44.
10. Довідники «Весь Харьков» за 1912-1914гг.;
11. Древаль И. В. Структурные принципы композиционного моделирования объединенных вокзальных комплексов: Дис... канд. архитектуры: 18.00.01 / Харьковский гос. технический ун- т строительства и архитектуры. – Харьков, 2002. - 184л.
12. Дьяченко Н. Т. Улицы и площади. / Дьяченко Н.Т. – Харьков: Прапор, 1977.
13. Картотека фотоматеріалів до історії забудови Харкова / упорядник О. Ю. Лейбфрейд / музей ХНУМГ ім. О. М.Бекетова.
14. Лейбфрейд А. Ю. Братья Загоскины. /Лейбфрейд А.Ю.// Сирин. – Харьков 1994. №3.
15. Лейбфрейд. А. Ю. Харьков. От крепости до столицы. / Лейбфрейд. А. Ю., Полякова Ю. Ю. – Харьков: Фолио, 1998.
16. Харьковский календарь на 1900г. – Харьков: Издание Харьковского Губернского Статистического Комитета, 1900.
17. Шкодовский Ю. М. Харьков. Вчера, сегодня, завтра. / Шкодовский Ю. М., Лаврентьев И. Н., Лейбфрейд А. Ю., Полякова Ю. Ю. – Харьков: Фолио, 2002.
18. «Южный край» от 27.11.1903.

Kachemtseva L.V., Khoroyan N.P. THE PROCESS OF FORMING A SPATIAL STRUCTURE OF RAILWAY STATION SQUARE IN KHARKOV. (THE MAIN STAGES). The article discusses the history of the formation of one of the main Kharkov city squares. It identifies designers who have made the most significant contribution to the creation of passenger station complex of the Southern Railway and the Railway Square in Kharkov. It gives the characteristics of the station buildings and buildings that make up the ensemble of the square. It indicated designated time frames of the main stages of the creation of Station Square. It fixed compositional, morphological and functional changes in the Square at each stage.

Keywords: passenger station, Station Square, forming of the ensemble of the Square, urban node, Kharkiv.

Качемцева Л. В., Хороян Н. П. ПРОЦЕСС ФОРМИРОВАНИЯ ОБЪЕМНО-ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СТРУКТУРЫ ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ В ХАРЬКОВЕ. (ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ). В статье рассматривается история формирования одной из главных площадей города Харькова. Выявляются проектировщики, внесшие наиболее заметный вклад в создание комплекса пассажирского

вокзала Южной железной дороги и Привокзальной площади в Харькове. Дается характеристика построек вокзала и зданий, составляющих ансамбль площади. Обозначаются временные рамки основных этапов создания Привок-

зальной площади. Фиксируются композиционные, морфологические и функциональные изменения площади на каждом из этапов.

Ключевые слова: пассажирский вокзал, Привокзальная площадь, формирования ансамбля зданий, градостроительный узел, Харьков.

DOI: 10.29295/2311-7257-2019-95-1-30-33

УДК 72.01

Качемцева Л.В., Мамон А.С.

*Харьковский национальный университет строительства та архитектуры
(ул. Сумская, 40, Харьков, 61002, Украина; e-mail: kachemtsevalubov@gmail.com;
ORCID 0000-0003-3564-0537; ORCID 0000-0002-4112-0522)*

ВРЕМЕННАЯ АРХИТЕКТУРА, МАЛЫЕ АРХИТЕКТУРНЫЕ ФОРМЫ В ТВОРЧЕСКОЙ ПРАКТИКЕ В. ЕРМИЛОВА 1920-х – НАЧАЛО 1930-х гг.

Временная архитектура становится особенно актуальной в переломные моменты истории, когда необходимо экспериментировать и мгновенно визуализировать новые идеи. Василий Дмитриевич Ермилов мастерски работал в экстремальных, революционных обстоятельствах с временной архитектурой и малыми архитектурными формами. На основе изучения свидетельств современников Ермилова и самого автора, графических материалов (чертежей, эскизов), фотографий реализованных объектов в статье выявляются особенности проектирования и использования временной архитектуры и малых архитектурных форм в творческой практике В. Ермилова 1920-х – начала 1930-х гг.

Ключевые слова: временная архитектура, малые архитектурные формы, Ермилов, Харьков.

Введение. Временная архитектура, по сути, – это быстровозводимые недолговечные сооружения, выполненные из лёгких материалов, имеющие сезонный или событийный характер. Она выполняет как утилитарные, так и символические задачи, а также воплощает настоящий момент времени в единстве формы, технологий и общественно значимых идей. В революционные, переломные моменты истории временная архитектура благодаря ее качествам становится особенно актуальной, позволяет экспериментировать и почти мгновенно воплощать замысел, визуализировать идеи. Настоящим мастером работы с временной архитектурой и малыми архитектурными формами в экстремальных, революционных обстоятельствах был Василий Дмитриевич Ермилов – один из ведущих представителей украинского авангарда, харьковчанин. Он сам считал, что в его творческой деятельности основная работа – это архитектура малых форм и главным образом, довоенного периода. Что заставляет с особым вниманием отнестись к этой стороне

творческой практики мастера. Хотя скудность материалов по оформлению Ермиловым революционных праздников с использованием временной архитектуры и разработкой малых архитектурных форм затрудняет исследование этого вопроса.

Цель исследования – определить особенности проектирования и использования временной архитектуры, и малых архитектурных форм в творческой практике В. Ермилова 1920-х – начала 1930-х гг.

Материалы и методы исследования. Для данной работы представляют интерес публикации: Фогель З. [1], Полищук В. [2], Лобановского В. [3], Денисенко А.И. [4], Скульского М.Ю. [4], Горбачова Д. [5, 6], Жадова Л. [7], Качемцевой Л.В. [8, 9], Шклярник Е. Н. [10], Волошина О.В. [11], Диденко К.В. [12].

Исследование опирается на отдельные дошедшие до нашего времени свидетельства современников Ермилова и его самого. А также включает изучение графических материалов (немногих сохранившихся чертежей и эскизов) и фотографий, по которым

НАУКОВИЙ ВІСНИК БУДІВНИЦТВА, Т. 95, №1, 2019