

УДК 711.553.4 (477-25)

О. М. Набок

*аспірантка кафедри теорії, історії архітектури та синтезу мистецтв
Національної академії образотворчого мистецтва та архітектури*

ІСТОРІЯ ФОРМУВАННЯ ПРИПОРТОВОЇ ТЕРИТОРІЇ МІСТА КИЄВА

Анотація: в статті, на основі архівних матеріалів та публікацій, встановлено етапи виникнення, формування та розвитку припортової території.

Ключові слова: Київ, гавань, прибережні зони, припортові території, промислові території.

В історії розвитку міста Києва важливу роль відіграє головна водна артерія – ріка Дніпро. Вона створює неповторну своєрідність архітектурно-просторового середовища, була і залишається головною композиційно-планувальною віссю столиці, а її судноплавна спроможність визначила функціональну організацію прибережної території міста.

Розглядаючи формування припортової території в історичному контексті, варто виділити його три основні етапи:

- дореволюційний (XI- початок XIX ст.);
- довоєнний (1919 -1941рр.);
- післявоєнний (1945 - 1991рр.).

Дореволюційний період (XI- початок XIX ст.) Перші історичні відомості про організацію прибережної території міста Києва знайдені у древніх літописних оповідях, що датуються IX – X ст. Відомо, що до кінця XVIII ст. існувала ріка Почайна, що брала свій початок в урочищі Оболонь та впадала в Дніпро навпроти Хрещатицького приїзду (нині Володимирський узвіз). На березі Почайни розташовувалась київська гавань «Притика», де зазвичай зупинялись на зимівлю судна при спеціально облаштованих дубових клітках (захистах). Головна течія р. Дніпро біля київських берегів на той час була по лівий бік існуючого Труханового острова. Нижня частина міста – Поділ, межувала з урочищем, що слугувало сінокосом, та огиналася рікою Почайною. Від Дніпра Почайну відділяла лише вузька піщана коса, що неодноразово під час паводків зникала зовсім.

Саме зміна рівня води диктувала використання прибережної території, обмежуючи її забудову. Доволі часто Поділ потерпав від сильних повеней, які знищували будівлі. Зафіксовано найсильніші повені 1786, 1845, 1877, 1882, 1895, 1908, 1917 та 1942 роках. Така ситуація кліматичних умов пояснює характер забудови Подолу та причину, за якої велика територія урочища

Оболонь (сучасна територія Рибальського півострова) впродовж довгого часу не забудовувалась.

Що стосується тогочасного вигляду набережної, то вона являла собою причальну лінію. Починаючи з XIII — XVI ст., на берегах Дніпра та Почайни були влаштовані погрібники для зберігання риби. Такому «функціональному наповненню» території передував розвиток ремісництва, промислів та торгівлі.

Починаючи з другої половини XVII ст., стрімкий розвиток промисловості, а також інтенсивна забудова Подолу, призвели до зростання значення Дніпра як транспортного сполучення.

В кінці XVIII ст. з боку нижньої частини міста суттєво змінився вигляд русла Дніпра та Почайни. Для того, щоб скоротити відстані від Дніпра до пристані, був прокопаний суднохідний канал через піщану косу. Такі роботи призвели до того, що Дніпро поглинуло ріку Почайну разом з частиною островів, затопивши значну частину Подолу.

На початку XIX ст. набережна Дніпра включала в себе склади деревини та будматеріалів, пакгаузи, причали та купальні, що розміщувались неподалік колони Магдебурзького права. В той час як Набережно-Хрещатицька вулиця, що проходила вздовж русла Дніпра, являла собою насип, що був ретельно зміцнений та не затоплювався навіть під час найсильніших повеней, набережна Оболонської затоки, як і раніше, не була укріплена «... и даже не достойна названія набережной: летом это пыльная дорога, весною здесь ездят на лодках.» [10].

1823 року на Дніпрі з'явився перший пароплав, що поставляв різні будівельні матеріали до Києва. Для їх вивезення було облаштовано три пристані – Подільську, Теличківську та Корчувату.

Вже 1897 року кількість річкової флотилії налічувала 160 пароплавів. Такий стрімкий розвиток парового судноплавства вимагав відповідної підготовки водного сполучення. Недостатня причальна лінія, захаращення набережної будівлями, відсутність зручних доріг та сполучень, а особливо безпечних місць для зимівлі суден, обмежувала судноплавство, що не могло не впливати на міські доходи. Так, деякі торгово-промислові підприємства, не бачивши підходящих умов для розвитку своєї діяльності в Києві, були змушені влаштуватися в інших містах по течії ріки, таких як Черкаси та Кременчук.

Першими кроками щодо поліпшення судноплавних умов були пропозиції щодо врегулювання русла Дніпра з поглибленням та виправленням його вище та нижче Києва для того, щоб закріпити основну течію вздовж існуючої Київської пристані [9].

Черговим у 1870 р. в міському управлінні було поставлено питання про влаштування штучної гавані на Оболоні. Аналітичні роботи розпочалися з

1887 року, а саме була проведена оцінка фінансових витрат на будівництво. Попередня вартість була збільшена втричі. Саме недостатність коштів сповільнювала реалізацію будівництва.

Роботи із обладнання гавані були розпочаті 23 травня 1897 року.

Урочиста закладка гавані, будівництво якої передбачало розширення території, утворення зручних місць для розвантажування та навантажування суден, збільшення причальної лінії, а також створення зручних місць для складських приміщень і майстерень відбулася 6 липня 1897 року.

Проектом також передбачались роботи з упорядження припортової території, а саме влаштування набережної від елінгу до вулиці Туровської. Передбачалося підняти набережну на 2,8 сажнів (близько 6 метрів) вище ординару Дніпра. Також мало бути розмежування причалу за видами розвантажування. «... для выгрузки лесных материалов, доставляемых на плотках, была бы увеличена отлогость откосов, в участках же, для выгрузки судовых грузов крутизна откосов была бы увеличена.» [10].

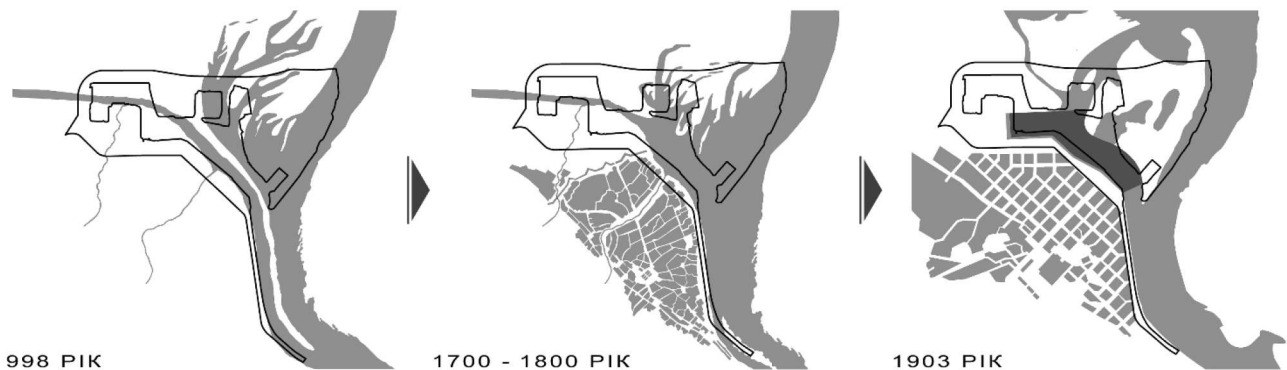


Рис. 1. Виникнення припортової території.

Роботи по влаштуванню Гавані тривали понад два роки та були завершені у липні 1899-го. Це була одна з найбільших у Європі обладнаних гаваней, що могла вміщати водночас близько 600 суден (Дрезденська гавань, що вважалася зразковою, на той час вміщала 320 суден середньої величини). Після очищення дна, затока поглибшала до 3,2 метрів., гавань завширшки від 180 до 240 метрів простяглась на 2 кілометри.

1896 року за рішенням Міської ради та управлінням Київського округу був заснований Київський суднобудівний-судноремонтний завод, що на сьогодні займає значну територію Рибальського півострова.

Ще одним важливим питанням того часу, що впливало на розвиток прибережної території та Подолу загалом, було підведення залізничної колії для забезпечення зв'язку між залізницею та Дніпром.

Довоєнний період (1919 -1941рр.) Відбудова народного господарства, що була необхідна після Першої світової та громадянської воєн, переважно

відбувалася в напрямку відновлення дореволюційного промислового комплексу.

Активних відновлювальних робіт зазнало енергетичне (електричне) господарство та його міський транспорт – трамвай. Також було відновлено ланцюговий міст через Дніпро з повною заміною конструкцій та назви.

З 1922 р. розпочалися загальні будівельні роботи по місту. Цього ж року було затверджено нову межу Києва, за якою більш ніж удвічі збільшилась його територія.

Знаковими для довоєнного періоду стали будівництва Київської районної електростанції (КРЕС) та суднобудівної верфі заводу «Ленінська кузня», що відіграли важливу роль у формуванні планувальної структури Рибальського півострова.

КРЕС було закладено в 1926 р., перший турбогенератор якої ввели в дію 1 травня 1930 р. (пуск другого відбувся у квітня 1933 р.). Головний інженер будівництва – Б. Даманський та архітектор першої черги станції М. Парусников.

Композиція головної будівлі асиметрична, складна за планом. Численні добудови станції з часом змінили зовнішній вигляд головного корпусу, який нині відрізняється від первинного.

1928 року на півострові була закладена суднобудівна верф «Ленінська кузня».

Основною темою, що набула значення в 1930-ті роки для Києва взагалі та його районів – Подолу та Петрівки, була тема індустріалізації. Петрівку (тобто територію в районі порту та Рибальського півострова) разом з Куренівкою намічалось зробити основним промисловим осередком Києва. Тому в 1936 р. разом із «Проектом реконструкції Петрівсько-Куренівського району» було розроблено «Проект реконструкції Київського порту», до складу якого входила розробка його північної ділянки – Подільської гавані. За цим проектом перетворенню підлягали не лише прирічкові території вздовж вул. Набережно-Хрещатицької та Набережно-Лугової, а й квартали між Набережно-Хрещатицькою та Почайницькою, між вул. Турівською й Набережно-Луговою, а також в межах вул. Юрківської і Оленівської, з розширенням вул. Нижньо-Юрківської та перетворенням її на бульвар. Окрему ділянку території порту від вул. Верхній Вал та Нижній Вал до Спаської пропонувалось відвести для будівництва хлібного елеватора. З цією метою планувалось перенесення на лівий берег судноремонтних майстерень. Ділянку прибережної території від вул. Спаської до Поштової площі передбачалось перетворити на упоряджену набережну з бульваром уздовж неї.

Реконструкція існуючої гавані передбачала не лише збільшення довжини причальної лінії шляхом зміни конфігурації ковша, а й спорудження постійних складів, влаштування зручних під'їзних залізничних гілок та окремих автогужових під'їздів. Збільшення довжини причальної лінії здійснювалось завдяки збільшенню ділянки для масових вантажів (загальна довжина причальної лінії планувалася в 1230 м.) Ділянку для масових розвантажень становили причали: торф'яний, дров'яний, для каміння, цегли, піску та щебню.

До причалів влаштовувалися спеціальні під'їзні шляхи, перпендикулярно причальним лініям [11].

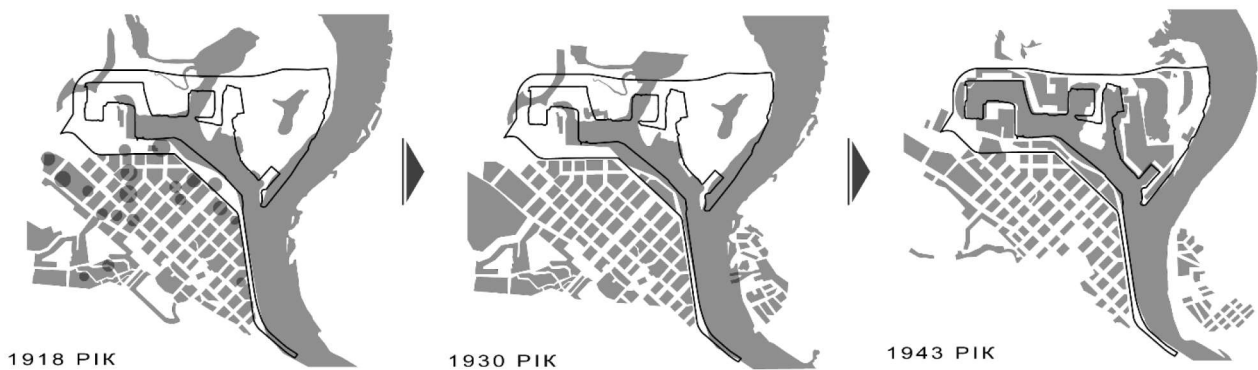


Рис.2. Еволюція формування припортової території.

Будівництво порту розпочалося в 1929 р., а закінчилося – 1939 р. разом із завершенням робіт зі спорудження верфі.

Разом із реконструкцією вантажного порту пропонувалося також реконструювати всі пасажирські причали, що розміщувалися навколо Поштової площі. Саму площу передбачалося відновити та розмістити на ній міський пасажирський річковий вокзал. Усі роботи з будівництва причалів та вокзалу планувалося завершити в кінці 1937 року.

Водночас проектом передбачалися роботи із упорядкування прибережної території – будівництво гранітної набережної з пішохідним бульваром та магістральним шосе від Поштової площі до мосту через Дніпро.

Будівництво Набережно-Хрещатицького шосе, що простягалося вздовж Дніпра попід київськими схилами, мало велике значення для міста. По-перше, через нього здійснювався мостовий зв'язок міста з новими промисловими осередками – Теличкою та Корчуватим. Крім того, Набережне шосе становило частину позаміської магістралі Чорнобиль – Ржищів, яка з'єднувала південь і північ України. За проектом цю магістраль від Поштової площі до мосту Євгенії Бош пропонувалося зробити шириною в 43 м. та упорядкувати гранітною набережною, а далі від мосту до Теличанського шляхопроводу магістраль планувалося розширити до 27 м. [5].

Особливістю прибережної ділянки правого берега Дніпра є її складні ландшафтно-геологічні умови, тому всі пропозиції стосовно цієї території передбачали певні технічні заходи із закріплення схилів.

Гранітну набережну планувалося звести від гавані вздовж Поштової площі до Наводницького мосту з розділенням руху на автомобільний, трамвайний, гужовий та велосипедний, а також пішохідний. Річкова бутобетонна підпірна стінка висотою 7 м. облицьовувалася гранітом та супроводжувалася від проміжного майданчика, який було відділено сходами від води. Весь суцільний масив підпірної стінки набережної приблизно через 100 м. було «розбито» сходами, що вели до води. Спуски-сходи пропонувалося архітектурно оформити тумбами, обелісками та світильниками. Уступ-майданчик біля води мав бути оформлений приступом-лавками для відпочинку. Через кожні 15 м. підпірної стінки пропонувалось також встановити тумби з вазами для квітиків. Загалом стіна набережної передбачалася досить масивною та монументальною з вкрапленням окремих деталей у цілісний масив [2].

Інженерні заходи, що стосувалися, насамперед, укріплення правого берега Дніпра, зводилися до комплексного проекту, згідно з яким пропонувалося перепланувати весь схил та утворити на цьому місці парки відпочинку. Водночас, крім розробки проекту по обладнанню набережної, як варіант, пропонувався окремий проект пішохідного мосту для сполучення правого і лівого берегів Дніпра.

Післявоєнний період (1945 - 1991pp.) Подальший розвиток території Рибальського півострова та набережної Дніпра обумовлювався післявоєнною відбудовою. Чисельні руйнування інфраструктури міста вимагали швидкого реагування. В першу чергу п'ятирічний план розвитку Києва передбачав відновлення промисловості та міського господарства. Саме післявоєнний період остаточно визначив функціонально-планувальну структуру припортової території міста.

Відбудова Києва розпочалася з відновлення енергетичного потенціалу, а саме електростанції та міської мережі. Поруч з цим відбувався розвиток машинобудування та транспорту.

У 1945-1947 роки на заводі «Ленінська кузня», що розпочав роботу на наступний день після звільнення Києва від фашистських окупантів, вводилися в дію нові цехи та ділянки виробництва.

У 1949 році затверджується Генеральний план реконструкції та подальшого розвитку Києва терміном на 20 років (автори плану – архітектори А. В. Власов, І. І. Малозьомов, Б. І. Приймак, В. І. Поліщук та інженер І. І. Козлов).

Поруч із відновленням зруйнованих війною підприємств планувалося будівництво нових об'єктів.

У 1950 році контора «Промзернопроект» (архітектор В. І. Гольштейн та інженер В. Геммерлінг) виконала проект елеватора типу М-3-175. Київський елеватор знаходиться в межах припортової території та є містобудівною домікантою Подолу, розташований по вулиці Набережно-Хрещатицькій, добре проглядається з річки та схилів правого берега Дніпра. Будівництво здійснено трестом «Укрзаготівбуд».

У 1963 році Рибальський півострів був з'єднаний з Подолом Рибальським (вантовим) мостом, що став першим у світі вантовим мостом із залізобетонною балкою жорсткості. Унікальна споруда є проектом інституту «Укрпроектстальконструкція». Автори проекту інженери А. С. Гольштейн, В. І. Кіреєнко та Н. Соколова.

З самого початку за проектом Рибальський міст передбачався виключно пішохідним. Основною задачею якого було забезпечити зв'язок між Подолом та Рибальським островом. Однак після випробувань на міцність було прийнято рішення пропускати по мосту автомобілі та міські автобуси у двох напрямках, що з часом переросло у інтенсивний рух.

Наступним важливим елементом розвитку транспортної інфраструктури стало спорудження Московського мосту 1976 року, що сполучив Поділ з Троєщиною та рештою Лівобережжя. Головний архітектор проекту А. В. Добровольський, головний інженер – Г. Б. Фукс.

Через острів проходить вул. Електриків і Петрівський (Подільський) залізничний міст (1929, відбудований 1945).

За весь час існування Рибальського півострова формування житлового фонду на території було зумовлено виключно розвитком промислово-виробничого сектору. Таким чином, для забезпечення житлом працівників заводу «Ленінська кузня» в середині 50-х років було збудовано гуртожитки та житлові будинки переважно дво-, три-, чотири- та п'ятиповерхові.

Кожен з визначених історичних етапів, певною мірою відіграв ключову роль у формуванні припортової території. Побудова штучної гавані сприяла оновленню всіх промислово-виробничих ділянок Подолу та виникненню припортової території міста Києва. Подальше розміщення КРЕС та заводу «Ленінська кузня» на Рибальському півострові остаточно визначило розвиток території як виробничої (1919 - 1941рр.), а завдяки реконструкції набережної, припортова територія отримала нову функцію – культурно-рекреаційну. Що стосується післявоєнного періоду, то він відзначився розвитком функціонально-планувальної структури. До промислової функції, що становила близько 80% припортової території, додалися: транспортно-пішохідна (мостові

сполучення, вулична мережа), житлова (житлові будинки, гуртожитки), культурно-рекреаційна (набережна, парки, зони відпочинку) та військова функції (військова частина), зробивши територію поліфункціональною.

Література

1. Безпалый В. Архитектура киевской набережной / В. Безпалый. // Соціалістичний Київ. – 1936. – №2. – С. 20-22.
2. Безпалый В. Правый берег Днепра. Де і як будувати центральний парк культури і відпочинку / В. Безпалый. // Соціалістичний Київ. – 1935. – С. 6.
3. Березин А. Работы по сооружению Киевской гавани были отмечены обелиском / Березин А. // Киевские ведомости. - 1994. -24 сентября. - С.11.
4. Бужанський А. Гордістю стануть схили Дніпра. / А. Бужанський, А. Сенченко, І. Кіричко // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 11-12. С.20.
5. Гольштейн Н. Нова Петрівка. Проект планування Петрівсько-Куренівського району / Н. Гольштейн. // Соціалістичний Київ. – 1936. – №1. – С. 35–36, 39.
6. Ієвлева В. П. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця ХІХ – першої третини ХХ століття / В. П. Ієвлева. – Київ, 2008.
7. Кальницький М. Б. Забудова Києва доби класичного капіталізму / М. Б. Кальницький, Н. М. Кондель-Пермінова, Т. В. Скібіцька. – Київ: Варто, 2012. – 560с.
8. Кальницький М. Б. Подол место историческое / М. Б. Кальницький. // А.С.С. – 2002. – С. 10.
9. Максимович Н. Днепр у г. Киева. Краткий гидрографический и исторический очерк / Н. Максимович. – К.,1898.
10. Работы по сооружению Киевской гавани. // Киевлянин. – 1897. – № 160. – С. 3.
11. Ромінський Є. Дніпро в бетон або граніт / Є. Ромінський, С. Копман // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 7-8. – С. 8-10

Аннотация

В статье, на основе архивных материалов и публикаций установлено этапы возникновения, формирования и развития припортовой территории.

Ключевые слова: Киев, гавань, прибрежные зоны, припортовые территории, промышленные территории.

Summary

This article gives the stages of the dockside formation and its development that were set on the basis of archival materials and publications.

Keywords: Kyiv, harbor, coastal areas, dockside, industrial areas.