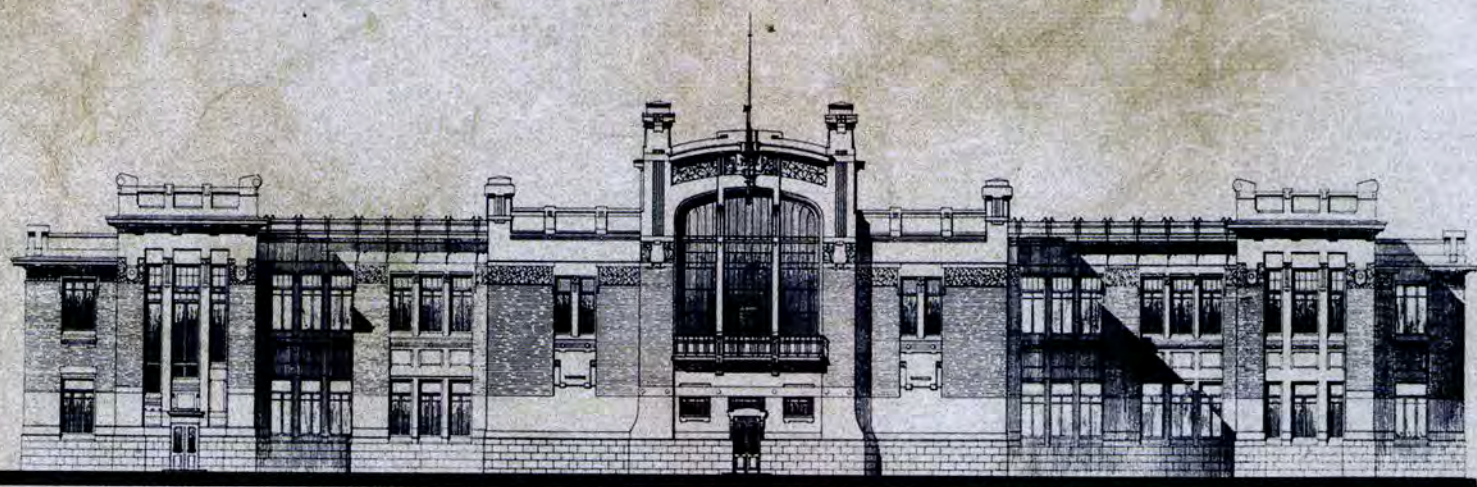


Валерія Ієвлева

**ПАМ'ЯТКИ
ІНДУСТРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ
КИЄВА**

кінця ХІХ – першої третини ХХ століття



Київ – 2008



Наукову монографію присвячено індустріальному розвитку Києва. Вперше в одній книзі зібрано матеріал, який ілюструє різноманітні аспекти виробничої забудови Києва у найбільш визначальний історичний період – на зламі двох століть – ХІХ та ХХ.

Автор наукової монографії – Ієвлева Валерія Павлівна (нар. у 1957 р., м. Київ), архітектор за фахом, у 1975–1981 рр. навчалася у Київському державному художньому інституті на архітектурному факультеті. Після закінчення вузу працювала у Промбудпроекті у відділі промкомплексів та генеральних планів.

З 1993 р. – кандидат архітектури; 1993–2004 р. – співробітник Науково-дослідного інституту теорії і історії архітектури та містобудування (НДІТІАМ). На даний час – співробітник НДІ пам'яткоохоронних досліджень.

Спеціалізується в галузі містобудування, займається дослідженням науково-технічної спадщини та пам'яткоохоронною діяльністю. Автор понад 50 публікацій, присвячених охоронно-виробничій тематиці. Бере участь у підготовці енциклопедичного видання “Звід пам'яток історії та культури України (м. Київ та Київська область)”. Один із авторів колективної монографії “Забудова Києва епохи капіталізму”.

Член спілки архітекторів України та Товариства охорони пам'яток історії та культури (УТОШК).



ПЛАНЪ ГОР. КІЕВА

съ его достопримѣчательностями,
ПРИЛЕГАЮЩИМИ ОКРЕСТНОСТЯМИ
и указаніемъ №№ трамваевъ и ихъ направленія.



Кіево-Почерская Лавра . . . Д. 11	Александровская базилика . . . Г. 9	Городская Дума . . . К. 8
Покровский монастырь . . . Д. 5	Бактеріологическій Институтъ . . . А. 9	Пушк. Библ. . . К. 8
Владимирскій соборъ . . . Г. 7	Выставка Всероссийск. 1913 г. . . Е. 9	Городской Благотр. Музей . . . Г. 8
Софійскій . . . Д. 7	Государств. дворцовъ . . . Е. 9	Кремль Рынокъ . . . Г. 8
„Александровская церковь“ . . . Е. 7	Государственный Банкъ . . . Д. 9	Присутств. мѣста . . . Д. 7
Плавильск. ж. б. . . Ж. 6	Купеческое собраніе . . . Е. 8	Почтово-Телеграф. контора . . . Д. 8
Почта въ цент. . . Б. 9	Гор. Сады „Шоло-де-Флора“ . . . Е. 8	Постъ Герцогск. вѣнц. . . Г. 7
Памятникъ Кн. Владимиру . . . Е. 8	Ботаническій Сады . . . Е. 7	Тел. ст. Соловковъ . . . А. 9
Книжный Оазисъ св. . . Е. 7	Владимирская Горка . . . Е. 8	Училище Юнош. м. д. . . Г. 7
Привокзальный . . . Д. 7	Литт.-Клубъ . . . Ж. 7	Вокзалъ „Кіевъ I-й“ . . . В. 6
Императору Николаю I-му . . . Г. 8	Университетъ Св. Владимира . . . Е. 8	Николаевскій цѣлон. мостъ . . . Е. 11
Золотыя ворота . . . Г. 7	Политехникумъ . . . Е. 8	Тележка . . . В. 6
Императору Александру II-му . . . В. 8	Музей древности и Искусствъ . . . Д. 8	Кіевъ I товар. . . Е. 7
Хитрово-Полтавская Богородица на Софійской площади . . . Д. 7	Кадетскій Корпусъ . . . Б. 5	Городск. ст. Ю.-З. ж. д. . . Д. 8
		Моск.-К. В. ж. д. . . Д. 8

Трамваи №	1-й — Подольскій — Крещатикъ — В. Васильковская до Демидовской
2-й — Подольскій — Крещатикъ — Фулдуковская — Вокзалъ	
3-й — Царская площадь — Александровская — Почеркъ — Троицкій м-ръ	
4-й — Думская площадь — Львовская — Б. Дорогожичская — Церковь св. Геннадія	
5-й — Прорѣзная — Столицинская — Павловскій, до Бр.-Львов. шоссе.	
6-й — Бессарабская площ. — Бульваръ — Политехникумъ	
7-й — Бессарабская площ. — Универс. — Круглая — Институтская — Лавра	
8-й — Царская площадь — Крещатикъ — Карповская, до Кіевской	
9-й — Думская площ. — В. Житом. — Бульв. — Кудряв. — Маршалаговъ вѣд. — Крещатикъ	
10-й — Тов. ст. Кіевъ I-й — Владимірская до Михайлов. площади	
11-й — Троицкій базаръ — Жилинская — Владимірская до древнейской пл.	
12-й — Тов. ст. Кіевъ I-й — черезъ саперное поле до Воен. го Училища	
13-й — Церковь Рождества — Набережная — Глубоковод. — Думская — Вокзалъ	

Фабрика гильзъ А. И. ДУВАНЪ В. 9.



КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.

КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ.

... до Демієва	Е 6—А 11
... Вокзалъ	Е 6—В 6
... Черчкь—Св. Троиць м-рь.	Е 8—В 11
... рожицкая—Черков св. Феодора.	Д 8—Д 3
... ий, до Бр. Дмитра шоссе.	Д 8—В 6
... техникумъ	Г 8—В 3
... я—Институтъ—Павра.	Г 8—Д 11
... евская, до Килиской	Е 8—Е 7
... дряв.—Мар. Благовѣщ.—Крещатиць	Д 8—Е 8
... Михайлов. площ.	Б 9—Е 7
... ирская до А. дровеской ц-ви	В 9—Е 7
... роле до Воен. Училища	Б 9—Г 11
... убочица—Д. ...	Е 7—Б 4

Трамвай № 14-й—Церковь Рождества—по Набережной Дієпра до туника Газани.	Е 7—Ж 5
№ 15-й—Александр. площадь—Боричевъ томъ—Подъемъ—Михайлов. площадь	Е 6—Е 7
№ 16-й—Александр. площадь—Кирилловская—Петропавл. площ.	Е 6—Е 4
№ 17-й—Александр. площадь—Межигорская до Кирилловской ул.	Б 6—Е 2
№ 18-й—Церковь св. Феодора—Макарьевскій спускъ—Кириллов. площ.	Д 3—Е 2
№ 19-й—Александр. площ.—Кириллов. ул.—Куренівка—Дачи Бернера—Пуца-Водица	Е 6—Е 1
№ 20-й—Думская площадь—Сънная пл.—Церковь св. Феодора—Макарьев. спускъ—Кириллов. пл.—Петропавл. пл.—Дачи Бернера—Пуца-Водица	Д 8—Е 1
№ 21-й—Церковь Феодора—М. Дорогожицкая—Военный лагерь на Сырці	Д 3—В 1
Трамвай	
Часть О-въ А. Триумфальная ворота—Кадетское шоссе—Кадетскій Корпусъ	В 5—Б 6
Б. Триумфальная ворота—Бр. Литов. шоссе—Святошинъ	В 5—А 1
Таксомоторы В. Церковь Рождества—Набережная Дієпра—Цѣпной мостъ—Слободка—Дарниця	Е 7—Ж 11

Фотограф С. В. Кузнецов, Киевъ.

Міністерство культури і туризму України
Державна служба з питань національної культурної спадщини
Науково-дослідний інститут пам'яткоохоронних досліджень

Валерія Ієвлева

**ПАМ'ЯТКИ
ІНДУСТРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ
КИЄВА**

кінця ХІХ – першої третини ХХ століття

ЗМІСТ

Передмова.....	6
I. Основні фактори економічного розвитку Києва кінця XIX – початку XX століття.....	10
1.1. Київська залізниця та її містоформуюче значення. Початок цілеспрямованої організації виробничих територій	11
1.2. Промисловий розвиток Києва на межі XIX та XX століть	16
1.3. Зародження систем інженерно-транспортного забезпечення міста.....	20
II. Залізничні споруди Києва кінця XIX – початку XX століття.....	23
2.1. Залізнична станція “Київ-І”. Київські “Головні залізничні майстерні”	24
2.2. Розширення Київського залізничного вузла. Нова товарна станція	28
2.3. Впровадження прогресивних ідей містобудування. Промислово-житловий район “Залізнична колонія”	33
III. Інженерно-транспортна інфраструктура Києва кінця XIX – початку XX століття та її споруди	37
3.1. Водогін	38
3.2. Каналізація	47
3.3. Київський трамвай.....	51
3.4. Електроенергетика.....	58
IV. Архітектурний образ виробничих споруд Києва кінця XIX – перших десятиліть XX століття	67
4.1. Промислова забудова прирічкових територій. Київська гавань. Подільський промислово-торговельний район.....	68
4.2. Промислова забудова Кирилівської вулиці. Куренівські промислові території	74
4.3. Київські пивоварні та виноробні підприємства.....	78
4.4. Промислові підприємства Деміївки	83
4.5. Головні металообробні та машинобудівні підприємства	90
4.6. Архітектурне формотворення виробничих споруд, типологія виробничої забудови.....	97
V. Нереалізовані ідеї, концепції, проекти. Пропозиції щодо технологічних нововведень кінця XIX – початку XX століття.....	104
5.1. Реорганізація Київського залізничного вузла. Подільська товарна станція. Окружна залізниця (“Киевская кружная ветвь”).....	105
5.2. Ідея Центрального залізничного вокзалу. Конкурсні проекти. Пошуки образу	107
5.3. Підвісна рейкова колія для перевезення вантажу	112
5.4. Міський транспорт метрополітен – альтернатива трамваю.....	114

VI. Виробничі новації радянського Києва	115
6.1. Промисловий потенціал Києва 1920–1930 років. Пропозиції щодо реорганізації дореволюційного промислового комплексу.....	116
6.2. Електрифікація та теплопостачання. КРЕС та ТЕЦ Південно-Західної залізниці – головні підприємства енергосистеми Києва передвоєнного часу.....	119
6.3. Київський трамвай за радянської передвоєнної доби. Перші тролейбусні маршрути.....	128
6.4. Генеральний план Києва 1934–1937 років та його значення для промислового розвитку міста. Формування промислових та селищно-промислових угруповань. Київський річковий порт.....	130
6.5. Формування вулично-дорожньої мережі міста, шляхопроводи. Інженерні роботи з впорядкування зони Дніпра. Дніпровська набережна.....	138
VII. Промисловий розвиток Києва 1920–1930 років	143
7.1. Основні металообробні та машинобудівні підприємства Києва.....	144
7.2. Легка та харчова промисловості. Нові виробництва Куренівки та Деміївки (Сталінки).....	149
7.3. Перші виробництва мас-медійних засобів Києва.....	158
VIII. Залізничне господарство Києва в 1920–1930 роки.....	162
8.1. Всесоюзний конкурс на кращий проект Київського вокзалу (1925–1927 рр.). Вокзал О. М. Вербицького, реалізація проекту. Пошуки архітектурного образу.....	163
8.2. Реконструкція призалізничних територій. Проект реконструкції “Ленінської кузні”. Галицький майдан у майбутньому.....	167
8.3. Дарницький вагоноремонтний завод (ДВРЗ) та його селище.....	170
IX. Реалізовані та нереалізовані ідеї, проекти індустріальної перебудови Києва радянського передвоєнного часу	174
9.1. Мостовий зв'язок правого берега з лівим. Міст ім. Євгенії Бош.....	175
9.2. Ескізи проекти нового мосту через Дніпро. Пішохідний міст.....	177
9.3. Транспортний тунель під Дніпром.....	180
9.4. Пропозиції щодо газифікації міста. Дарницька теплоелектроцентраль.....	183
9.5. Нові виробничі об'єкти Києва: елеватор, Дарницький льоновий комбінат.....	186
X. Типологія та класифікація виробничих та інженерних споруд Києва передвоєнної доби	190
Післямова.....	197
Додатки.....	199
Використані джерела.....	217
Література.....	236
Список скорочень.....	242

ПЕРЕДМОВА

Однією з цікавих сторінок містобудівного розвитку Києва кінця ХІХ – перших десятиліть ХХ ст. є його індустріальний розвиток. Причому це не просто промислове зростання міста або історія зведення найбільш видатних об'єктів виробничої забудови. Це початок становлення якісно нового способу міського помешкання – явище, доволі розповсюджене для розвинених міст Східної Європи на межі ХІХ та ХХ століть. Київ у цьому випадку не є винятком, але на відміну від більшості міст Російської імперії він настільки був багатий на індустріальні новації, що часто його загальноміські нововведення випереджали аналогічні заходи в столичних містах – Москві та Петербурзі.

Феномен загальноміських прогресивних заходів, що мали місце на межі століть, став своєрідною точкою відліку нової епохи – епохи індустріального злету та економіко-соціальних криз. За досить короткий для історії період – близько 70 років – технічний прогрес досягнув нечуваних успіхів, але ще більше було втрачено в роки особливо нищівних соціальних потрясінь – Першу світову та громадянську війни.

Індустріальний розвиток Києва – явище досить складне та неоднозначне. Воно охоплює різні площини економіко-соціальних перетворень, починаючи від зміни форми власності на нерухомість і закінчуючи калейдоскопом архітектурних стилів, що за цей короткий час змінювали один одного.

До визначних подій, що відбувалися на теренах міста, слід віднести, передусім, закладення основ для створення загальноміських систем інженерного забезпечення: водогону, каналізації, електроенергетики та запровадження першого міського громадського транспорту – трамваю. Серед індустріальних новацій, що мали значення для Києва в цілому, слід насамперед відмітити фундаментальні інженерні розробки з впорядкування зони Дніпра в межах Києва та спорудження першої (і єдиної) річкової торговельної гавані поблизу Подолу – одного з найстаріших районів нашої столиці. Із загальноміських інженерних заходів зазначеного періоду найбільш значимими були: запровадження першого (і поки що єдиного в місті) електричного підйомника – фунікулера, зведення мостів та шляхопроводів, організація вуличних автомобільних магістралей, будівництво річкової гавані в урочищі Оболонь, укріплення київських схилів та спорудження дніпровської гранітної набережної тощо.

Характерною рисою промислового комплексу Києва на межі століть слід вважати безперервне збільшення кількості та урізноманітнення виробництв (виникнення навіть таких екзотичних, як підприємства із виготовлення перших музичних платівок, дубового екстракту та штучного льоду). Запровадження прогресивних ідей в усіх галузях господарства, зокрема широке використання наукових досягнень у різноманітних сферах промисловості, дали свої позитивні результати. Це спостерігається на залізничному транспорті, в будівництві та електроенергетиці.

Якщо в період становлення промислового комплексу міста провідними галузями були переробні, переважно з переробки продуктів сільського господарства Південно-Західного краю, то вже з початком нового, ХХ ст., з'явилися виробництва, що заклали основи сучасних підприємств важкої індустрії – металообробних та машинобудівних. Новітні для Східної Росії загалом та Києва зокрема механоскладальні заводи почали запроваджувати конвеєрну збірку з використанням електрики для транспортування габаритної техніки. До київських підприємств, що стали новаторами в цій справі й, до речі, існують і досі, належать: “Арсенал”, “Ленінська кузня” (колишній Південноросійський машинобудівний завод), “Большовик” (колишній металообробний та машинобудівний завод Гретера та Криванєка), завод ім. Артема (колишній Дніпровський завод), Київський вагоноремонтний завод (колишній “Головні залізничні майстерні” Південно-Західної залізниці), завод “Транссигнал” (колишні майстерні з ремонту телефонних та телеграфних апаратів), завод АТЕК (колишній завод

Неєдлі та Унгермана), дещо пізніше – завод верстатів-автоматів (колишній верстатобудівний завод) та ін.

Саме на зламі століть відбулася й електротехнічна революція. Започаткування електростанцій – трамвайної та, згодом, загальноміської, дало змогу повністю реконструювати більшість виробництв, оснастити їх електродвигунами та запровадити електричне освітлення виробничих цехів. На межі століть парові машини мали всі провідні промислові виробництва (до речі, парові двигуни обкладалися певним податком). Більшість виробництв, що виникли наприкінці ХІХ ст., з початком запровадження централізованого електрозабезпечення поступово перейшли на новий вид енергії, а найприбутковіші з них мали змогу збудувати в межах своїх виробничих ділянок власні електростанції. Найстарішими електростанціями Києва є: перша та Центральна електростанції міської залізниці, що на Набережному шосе, та загальноміська Центральна, по вул. Андріївській. Вони й досі зберегли свої виробничі приміщення, хоча давно вже не використовуються за своїм первісним призначенням.

Перші електростанції радянського періоду – ТЕЦ Південно-Західної залізниці (ТЕЦ-3) та КРЕС, що на Рибальському острові, досі є працюючими, зокрема в 2007 р. на ТЕЦ розпочалася модернізація виробництва з використанням нового сучасного обладнання (відбулося зведення нової станції водоочищення, встановлено нові котли та сучасні димарі; в подальшому планується демонтаж вугільноприймальної естакади тощо).

У перехідний для країни період – час становлення нової радянської політичної системи із загальною зміною суспільного устрою – Київ опинився у колі багатьох проблем. Роки кризи та розрухи негативно позначилися та суттєво загальмували подальший розвиток виробничого комплексу міста. Запроваджена при іншій суспільній системі загальноміська інфраструктура опинилася в повному занедбанні. Прогресивні для свого часу інженерні ідеї, що було покладено в основі її здійснення, вже не сприймалися такими як на початку. Через зношеність водогінної та каналізаційної мереж, амортизацію трамвайного господарства потрібна була їх повна або, щонайменше, часткова реконструкції. Крім того, хронічний дефіцит пального для міських електростанцій на певний час повністю змінив звичне міське життя.

Разом з тим запровадження нових форм власності мало забезпечити централізоване управління загальноміським виробничим комплексом, а також комунальним господарством міста. Під відомчу підпорядкованість останнього перейшла вся інженерна інфраструктура Києва та його електричний транспорт – трамвай.

З радянською індустріалізацією, що заклала основи для розвитку важкої індустрії, промисловий комплекс Києва поступово збагатився новими виробництвами; крім того, було суттєво розширено та реконструйовано головні механічні заводи, особливо ті, що були пов'язані з залізницею та з виготовленням машин і механізмів для сільського господарства.

Залізниця для Києва була найбільшим роботодавцем. Завдяки їй запровадженню місто отримало багато переваг як для торгівлі, так для всієї виробничо-економічної сфери. З самого початку свого виникнення залізниця поставила Київ на зовсім інший щабель порівняно з тими містами, де залізничне сполучення було відсутнім. Досить швидко Київ перетворився на великий залізничний вузол Південно-Західного краю, а загальні досягнення в розвитку залізничної справи, що відбувалися саме в Києві – у “Головних залізничних майстернях” Південно-Західної залізниці, стали взірцевими для інших залізниць Російської імперії.

З метою узагальнення, з одного боку, та конкретизації, з іншого, певних досягнень індустріального розвитку Києва та його виробничої забудови було задумано дану монографію. Думки щодо написання книги виникли майже десять років тому, коли велися роботи над історико-опорним та історико-містобудівним планами Києва у зв'язку з розробкою чергового генерального плану розвитку міста. Саме тоді було закладено основу для майбутньої монографії, яка протягом багатьох років ускладнювалася та доповнювалася новими фактами та подробицями. Упродовж численних архівних пошуків виявились деякі цікаві деталі,

які не зовсім лягали у майбутню канву книги, зокрема нереалізовані проекти та деякі ідеї як у загальній сфері індустріалізації, так і конкретні пропозиції щодо окремих технічних запроваджень, таких як: рейкова підвісна дорога, окружна залізниця, можливість запровадження Київського метрополітену в 1915–1916 рр., стратегічна підрусова залізниця тощо. Але, на думку автора, такі деталі мають збагатити фактичний матеріал, адже нереалізовані свого часу проекти також є певною ілюстрацією інженерних або архітектурних пошуків.

У книзі представлено найбільш визначальний період (остання третина ХІХ – перші три десятиліття ХХ ст.): виникнення та удосконалення сучасного виробничого та інженерно-транспортного комплексу Києва із зародженням нового способу життя. Цей історичний проміжок часу становить близько 70 років і його можна приблизно розділити навпіл, розглядаючи окремо та відповідно називаючи історичні періоди, наприклад, Київ капіталістичний та Київ радянський. Згідно з цим можна було б побудувати й зміст книги, орієнтуючись на певні стереотипи, та окреслити більш-менш об'єктивну картину індустріального розвитку Києва, спираючись на соціально-політичні фактори, які, безумовно, були провідними та мали вплив на загальні містобудівні процеси. Але у викладенні матеріалу навмисне зроблено акценти на основних тенденціях розвитку міст, що були притаманні всім без винятку великим центрам Європи, та на знакових індустріальних об'єктах, які були першими та єдиними для Києва або для Росії в цілому.

Монографію слід розглядати не як систематичну та вичерпну енциклопедію з індустріального розвитку та виробничої забудови Києва, а швидше як низку окремих нарисів, що відтворюють, на погляд автора, загальну картину індустріального розвитку міста, ілюстраціями до якої є, безумовно, визначні архітектурні та інженерні споруди та пов'язані з ними інженерні заходи. Крім того, в тексті наводяться деякі, найбільш цікаві, на думку автора, проекти та пропозиції, які свого часу не мали змоги бути втіленим в життя з різних причин або не були здійсненими взагалі.

Виконати детальні архітектурні описи збережених до нашого часу індустріальних об'єктів суттєво допомогла робота над статтями до енциклопедичного видання “Звід пам'яток історії та культури України. Київ” (частини 2 та 3), яка проводилася автором впродовж останніх п'яти років.

З метою конкретизації матеріалу, враховуючи характерні вимоги певних історичних періодів, структурно монографію поділено на тематичні розділи та підрозділи. Даною роботою свідомо не охоплено всі об'єкти та проблеми цього визначного періоду, наприклад, залишилися поза увагою розвиток водогону та каналізації за радянського передвоєнного часу, не висвітлено зведення обох залізничних мостів через Дніпро та мосту через Русанівську протоку тощо. Але ці аспекти досить детально викладено у спеціальних монографіях: *Петімко П. І., Царік М. Ф., Кобзар В. В. “Водопостачання Києва. 1872–1997 рр.”* та *“Каналізація Києва. 1894–1997 рр.”*; а спорудженню київських мостів, на думку автора, треба присвятити окрему монографію (хоча деякі цікаві факти стосовно цієї теми дізнаємося у *Рубакова М. О. та Сафронова В.*).

Разом із тим дана монографія дає досить широкий погляд на індустріальний розвиток Києва вказаного періоду в цілому, а також розставляє певні акценти та висвітлює маловідомі факти. Вперше в одній книзі зібрано матеріал, який ілюструє різноманітні аспекти індустріального розвитку та виробничої забудови Києва у найбільш визначальний для історії період – зміну соціально-політичного устрою.

Під час роботи над монографією автором були використані архівні матеріали, рукописи та рідкісні видання багатьох бібліотечних та архівних зібрань: Науково-дослідного інституту теорії і історії архітектури та містобудування, Державного історичного архіву м. Києва, Державного архіву Київської області, Центрального державного історичного архіву України в м. Києві, Центрального державного історичного кінофотофоноархіву України ім. Г. С. Пшеничного, Державної наукової бібліотеки НАН України ім. Вернадського, Держав-

ної наукової архітектурно-будівельної бібліотеки ім. Заболотного, бібліотеки Центрального державного історичного архіву України в м. Києві, Державної історичної бібліотеки України, за що автор висловлює щирю вдячність дирекції та співробітникам архівів та бібліотек за співпрацю.

Окрему подяку автор висловлює технічним музеям та музеям провідних промислових підприємств та виробництв Києва в особі директорів даних музеїв, а саме: К. І. Колісник – директору музею заводу “Більшовик”, Л. А. Ливінській – директору музею електротранспорту, М. Т. Куреленку – директору музею Київського метрополітену, С. С. Свиридовському – директору музею заводу “Арсенал”; співробітникам Політехнічного музею в особі Л. О. Гріффена та В. О. Константинова; співробітникам музеїв заводу “Ленінська кузня” та Київського вагоноремонтного заводу за наданий архівний матеріал, цінні поради та консультації. Особливу подяку хотілося б висловити керівництву промислових підприємств та науково-дослідних інститутів: Ю. І. Луцику – директору заводу солодових екстрактів; В. І. Самаєву – начальнику СТ-1 ТМ “Київенерго”; І. А. Ігнатенко – директору ВАТ “Полімер”; І. П. Гордєєву – головному інженеру “Київського пивзаводу № 1”; Н. М. Целованській – головному технологу “Київського заводу шампанських вин”; Ф. А. Галкіну – головному електротехніку Хлібокомбінату № 4, Н. І. Дунаєвській – вченому секретарю Інституту вугільних енерготехнологій НАН України та ін. за надану можливість користуватися архівними матеріалами підприємств та організацій та плідну співпрацю у справі охорони промислової та науково-технічної спадщини.

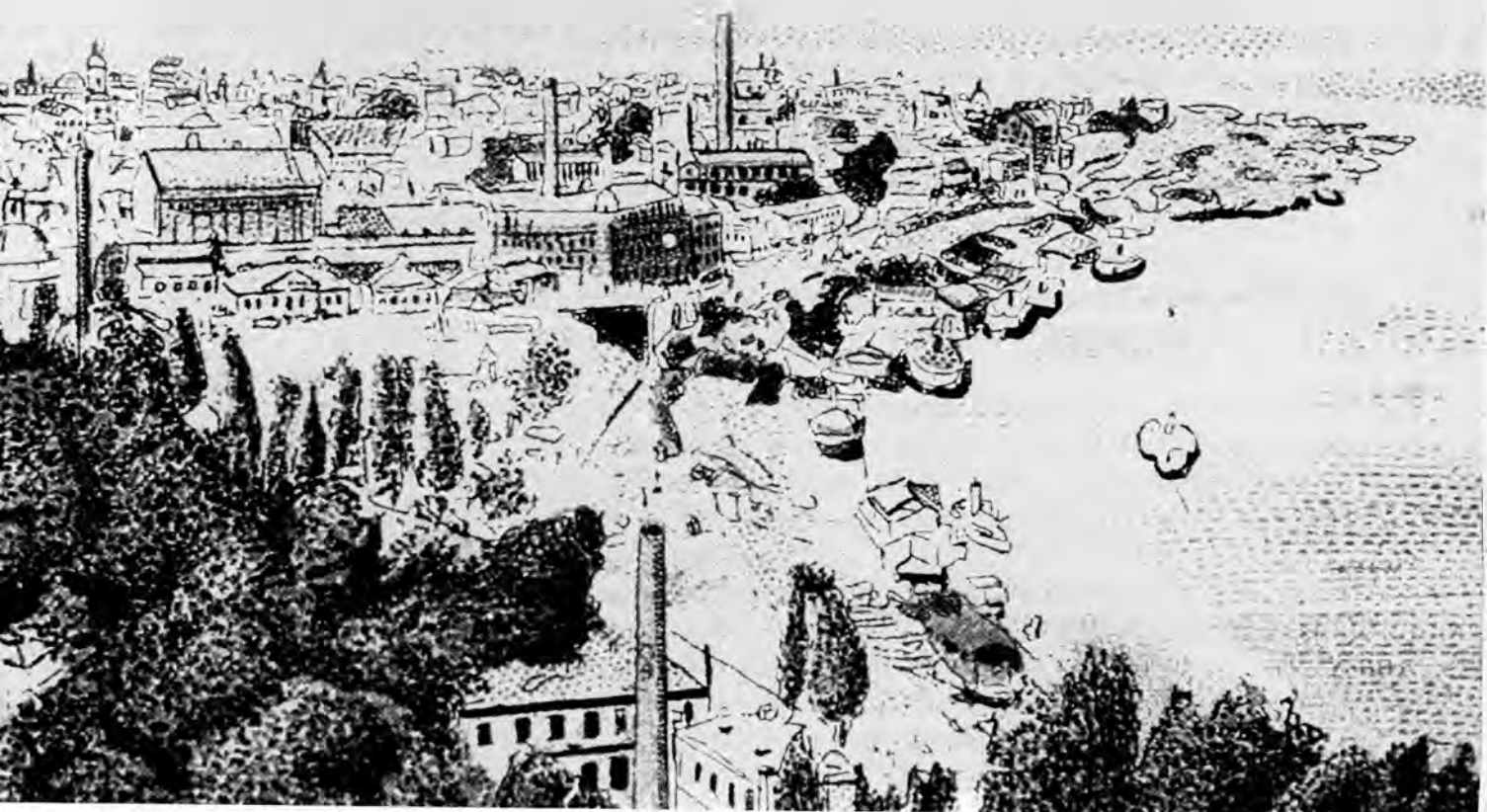
За цінні поради, надання можливостей користування власними архівами, матеріальну та технічну допомогу даному виданню автор висловлює щирю подяку літератору та краєзнавцю М. Б. Кальницькому, Н. М. Кондель-Перміновій – редактору журналу А+С, а також В. В. Кобзарю – директору музею каналізації м. Києва; А. Д. Жирнову – директору Інституту ландшафтного дизайну; О. М. Тітовій – директору Центру пам’яткознавства НАНУ та УТОPIK; О. С. Червінському та В. Й. Штрайхеру за обробку графічних матеріалів та підготовку їх до друку; а також усім тим, хто сприяв роботі над текстом монографії.

Автор щиро вдячний за рецензії до монографії кандидату архітектури, професору, проректору Національної академії образотворчого мистецтва і архітектури Прибезі Л. В. та кандидату історичних наук, ст. науковому співробітнику Інституту історії України НАН України Федоровій Л. Д.

Окрему подяку за фінансування видання та моральну підтримку автор висловлює Олені Михайлівні Сердюк – директору Науково-дослідного інституту пам’яткоохоронних досліджень Міністерства культури і туризму України.

I

ОСНОВНІ ФАКТОРИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ КИЄВА КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ



1.1. Київська залізниця та її містоформуюче значення. Початок цілеспрямованої організації виробничих територій

Територіальному зростанню Києва в кінці XIX – на початку XX ст. першочергово сприяло формування та розвиток його залізничного господарства, яке докорінно змінило загальний вигляд міста, його економіку та фінансові устої. З кінця XIX ст. Київ поповнив число міст Російської імперії, де було прокладено залізницю.



Поділ. Поштова листівка поч. 1870-х років.

З 80-х років XIX ст. Київ поступово стає крупним залізничним вузлом Південно-Західної залізниці. Тут перехрещуються напрямки чотирьох залізниць: Києво-Курської (Москва – Курськ – Київ); Південно-Західної (Петербург – Київ – Балта – Одеса); Києво-Ковельської та Києво-Полтавської.

Розвиток залізничних шляхів європейської частини Росії, невід'ємною частиною якої була Південно-Західна залізниця, забезпечив постійний зв'язок Києва з багатьма містами Російської імперії та з закордоном, що було однією з основних умов кардинальних змін міського господарства в цілому. Зокрема внаслідок налагодження перевезень і безперервного постачання міста важливими продуктами поступово втрачали своє регіональне значення Контрактові ярмарки.

“...Первый подрыв Контрактовой ярмарке сделан был организацией и постепенным развитием пароходства на Днепре <...>, полный удар ярмарочной торговле нанесла постройка Киево-Курской и Киево-Одесской железных дорог. Совместное действие пароходных и железнодорожных путей сообщения повлекло за собой, во-первых, возможность непрерывного снабжения города товарами, необходимыми как для него самого, так и для тяготеющего к нему района, и, во-вторых, доставило возможность жителям этого района во всякое время приезжать в Киев” [1.1].



Вид київського Подолу з боку Труханова острова. Фото кін. ХІХ ст.

Значним містоформуючим фактором, який вплинув на подальшу розбудову Києва, було зведення в 1868–1870 рр. на західній межі міста, у долині р. Либідь першої Київської залізничної станції з пасажирським та товарним відділеннями. Автор першого пасажирського вокзалу Києва – архітектор С. А. Вишневецький [1.2].

Саме таке розміщення вокзалу зумовило міграцію ділової активності з Подолу в район Хрещатої долини і далі – в напрямку до залізниці. У цей час активно забудовуються вулиці Хрещатик та Велика Васильківська, з'являються промислові підприємства на вулиці Кузнечній. *“...Как велико для Киева значение железной дороги, это можно видеть из следующего. Еще в 60-х годах центром торговой и промышленной жизни Киева был Подол. Здесь были наилучшие по тогдашнему времени лавки, здесь было наибольшее число гостиниц и заезжих домов <...>. Новое строение тогда было исключительно административным и учебным пунктом и никакого торгового значения не имело. Хрещатик представлял улицу, в громадном большинстве с низенькими одноэтажными домами, <...> не лучше второразрядной улицы захудалого губернского города. Около университета, второй гимназии и анатомического театра растянулись огромные пустыри”* [1.3]. Але відтоді колишні околиці і пустища перетворилися на щільно забудовані багатопверховими будинками міські квартали. Київське залізничне господарство було найбільшим роботодавцем міста: на початку ХХ ст. в цій сфері працювали понад 2500 робітників.

Економічне зростання Києва підтверджується даними залізничної статистики. Вантажі та товари, що прибували та відправлялися через станцію Київ, за різноманітністю складали 117 груп найменувань.

Прибуття на станцію Київ [1.4]

1902 р. – 19 617 714 пудів

1911 р. – 45 216 146 пудів

Відправлення зі станції Київ

1902 р. – 6 426 968 пудів

1911 р. – 7 480 247 пудів

Значну частину залізничних вантажів складали будівельні матеріали (алебастр, вапно, гіпс), а також деревина та вугілля. Іншою великою групою товарів, що перевозилися залізницею, були продукти харчування (хліб, цукор, овочі, фрукти та ін.) [1.5].

Якщо на початку виникнення залізниці межі тогочасного міста не виходили за залізничну колію, яка з заходу була своєрідною межею міських земель, то з розвитком забудови

ви поблизу залізничних територій межі Києва вже на кінець XIX ст. значно розширилися. Найбільшої інтенсивності територіального зростання місто набуло на початку XX ст., коли до складу Києва ввійшли його найбільші передмістя: Верхня Солом'янка¹ з Протасовим та Кучминим ярами (1910–1912 рр.); Батієва гора² (1909 р.); Караваєві дачі (1912 р.) та Шулявка (1912 р.) [1.6].



Залізничний міст. Фото кін. XIX ст.

Раніше, до появи залізниці, на розміщення промислових підприємств Києва, що виникали, починаючи з II пол. XIX ст., впливали як суто економічні обставини (близькість річок, вартість землі або зручні умови транспортного характеру), так і міські регулятивні документи, які починаючи з 1830-х років до кінця XIX ст. регламентували в цілому характер міської забудови для конкретних районів та вулиць Києва [1.7].

Приміром, наприкінці XIX ст. розміщення виробничих підприємств на казенних землях за межами міста було також економічно вигідним для власників ще й тим, що звільняло їх від сплати поземельного податку та оціночного збору. Це давало змогу підприємцям з перших років своєї діяльності заощаджувати великі кошти [1.8].

Незважаючи на те, що на початку XX ст. мали місце численні містобудівні перетворення і містобудівна структура Києва стала єдиною, промислові підприємства, як і раніше, відігравали другорядну роль у загальній забудові міста, поступаючись житловим та громадським спорудам.

Кардинальних змін у характері розміщення підприємств Києва на межі століть не спостерігається. Всі нормативно-регулятивні документи щодо промислової забудови, в осно-

¹ Верхня Солом'янка тривалий час входила до меж міста в складі Бульварної поліцейської ділянки, потім була самотійним поселенням.

² У 1879–1910 рр. Батієва Гора, як і Солом'янка, входила до Бульварної поліцейської ділянки; у 1901–1909 рр. була в складі с. Солом'янки.

вному, були обмежені вирішенням питань пожежної безпеки – досить суттєвої проблеми тогочасного міста. Оскільки на той час промислові виробництва ще не були провідними в загальній економіці Києва, в містобудівних документах пріоритети залишалися за житловою та громадською забудовою. Зважаючи лише на початок вибіркового формування великих промислових територій Києва, в нормативних містобудівних документах того періоду зовсім відсутня мотивація регламентування правил розміщення промислових підприємств у структурі міста. На містобудівних планах Києва кінця ХІХ – початку ХХ ст. розташування виробництв лише фіксується (за фактом) (див. схему 1).

Розміщення промислових виробництв, як і раніше, залежало від двох головних обставин – доступності та задовільного вирішення проблем водопостачання й водовідведення. З появою зовнішньої та внутрішньої (міської) залізниць аспект доступності дістав нову назву – *транспортна забезпеченість*, що полягала в близькому розташуванні залізничних станцій та наявності трамвайних маршрутів. Із запровадженням у Києві Дніпровського водогону, а потім каналізації проблема водопостачання для підприємств відійшла на другий план.



Вид на Поділ до будівництва гавані.

На передньому плані – надземна споруда старих водогічних фільтрів. Фото кін. ХІХ ст.

Головним фактором розміщення нових виробництв у Києві на межі ХІХ–ХХ ст. був економічний. Саме з цієї причини промислові виробництва виникали на околицях та в передмістях, на непридатних для житлової забудови ділянках, де дешеві землі, здебільшого, не обкладалися податками. Взагалі по місту не існувало обмежень щодо його промислового розвитку, але були традиційні місця, які тривалий час являли собою промислово-виробничі території. Такою територією на Подолі була його прибережна частина (від Поштової площі до Оболоні).

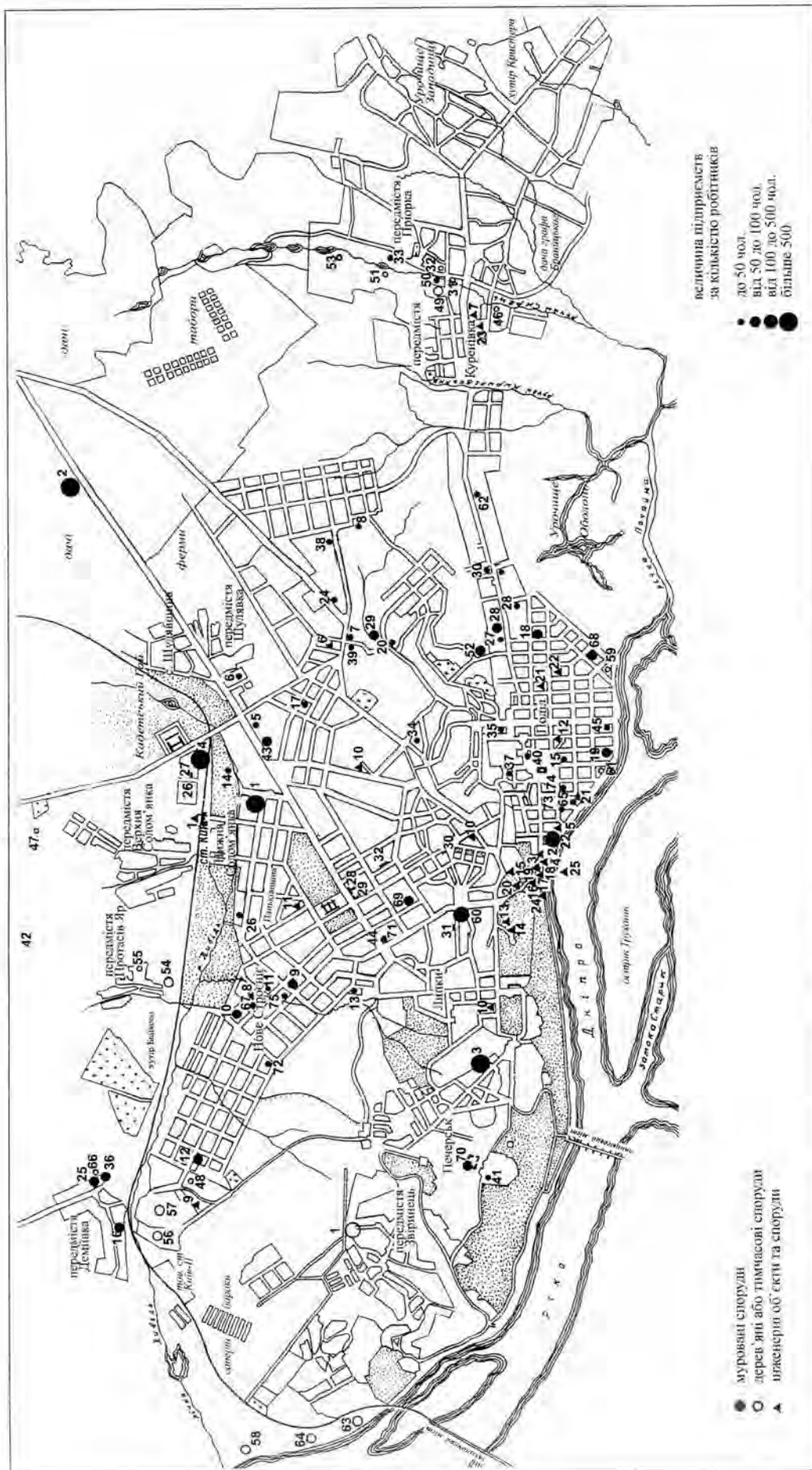


Схема 1. Основні виробничі, інженерні та транспортні об'єкти Києва кін. XIX ст. (авторська реконструкція).

Дійсно суттєвими обмеженнями щодо будь-якого будівництва (в т. ч. і промислового) тривалий час були жорсткі еспланадні правила, що були пов'язані з існуванням Печерської фортеці. Вони затримували розвиток міста в південному напрямку, а також муроване капітальне будівництво на Печерську, Звіринці та берегами р. Либідь. Еспланадні правила існували включно до 1909 р., а на Звіринці до кінця ХІХ ст. діяла заборона будуватися капітально (землі можна було брати лише в недовгострокову оренду під тимчасові споруди). Дерев'яні тимчасові будівлі промислового призначення, що виникали в районах з обмеженою забудовою, лише в окремих випадках ставали підприємствами, які згодом набули провідного значення в економіці міста. До таких нечисленних підприємств слід віднести механічні майстерні Донага, які спочатку виникли на Звіринці в 1862 р., а пізніше – поклали початок крупному підприємству Києва – Південноросійському машинобудівному заводу, але вже на іншій ділянці – біля вокзалу (нині підприємство відоме під назвою "Ленінська кузня") [1.9].

Поряд із промислово-виробничими територіями Подолу виникають чималі ділянки, що забудовуються винятково виробничими об'єктами. У Пласкій частині значним промисловим осередком поступово стає вулиця Кирилівська (сучасна вул. Фрунзе) та прилеглі до неї вулиці Юрківська та Оленівська. До таких територій належала і Глибочицька балка з розташованими поруч із нею ділянками на Лук'янівці.

Особливо швидкими темпами розвивалися призалізничні території. Більшість із них від самого початку була орієнтована на промислово-складський розвиток. Їхнє значення як таких суттєво зросло з моменту зведення нової товарної станції. Виробничими стають також квартали *Нового Строєння* вздовж вулиць Набережно-Либідської та Кузнечної (сучасна вул. Горького).

Майже одночасно з київськими промисловими виробництвами виникає низка підприємств в с. Деміївка, які також були зорієнтовані на залізницю. Крім того, саме на межі століть найвигіднішими землями для розвитку промислового виробництва стає Куренівка. По-перше, це було традиційне промислове передмістя, а по-друге, тут очікувалося будівництво нової потужної електричної станції – Чернігівської [1.10].

Майже всі вказані вище території міста пізніше стали основними промисловими районами та зонами Києва. Серед них значне місце на ранньому етапі розвитку посідала промислова територія від Подолу до Оболоні (найстаріший промисловий осередок Києва), пізніше – Подільсько-Куренівська промислова зона, перші виробництва якої з'явилися ще наприкінці ХVІІІ ст. (див. 4.1. *Промислова забудова прирічкових територій. Київська гавань. Подільський промислово-торговельний район*).

1.2. Промисловий розвиток Києва на межі ХІХ та ХХ століть

На початок 70-х років ХІХ ст. у Києві проживало 75 тис. осіб, за переписом 1897 р. населення міста зросло майже втричі – до 250 тис. мешканців [1.11]. Узагалі, найбільший приріст населення Києва відбувся навіть не внаслідок приєднання до міста численних житлових передмість, а через значну міграцію сільського населення протягом 1900–1905 рр. (див. табл. 1) [1.12].

Таблиця 1.

Динаміка зростання населення м. Києва

Роки	Населення (тис. осіб)	Роки	Населення (тис. осіб)
1872–1873	120	1905	450
1874	127,5	1907	404
1880–1881	188,5	1909	468

1884	154,5	1912	442
1894	Понад 200	1913	595
1897	247,7	1914	526,3
1900–1901	260	1917 ³	430,5

За кількістю населення на середину 1910-х років Київ посідав провідне місце серед міст Південно-Західного краю. Середньорічний приріст населення Києва від 1897 р. склав 3,47 %, що було значно вище середнього річного приросту жителів Москви, Петербурга та Парижа (див. табл. 2) [1.14].

Таблиця 2.

Середній річний приріст населення крупних міст Європи та Америки

Роки	Міста	Середній річний приріст (%)
1890–1900	Чикаго	4,34
1897–1905	Київ	3,47
1900–1906	Петербург	2,6
1902–1907	Москва	2,54
1900–1905	Берлін	1,55
1904–1906	Париж	0,46

Стрімке зростання населення міста сприяло розширенню торгівлі, а разом з нею і розвитку промисловості. У 1912 р. Київська міська управа видала понад 8 тис. торговельних та більше 1500 промислових свідоцтв [1.15].

Якісні зрушення в економіці міста видно з даних переписів 1874 та 1897 р. (див. табл. 3) [1.16]. Крім того, промислове виробництво Києва, разом з торговельною діяльністю, почало більш інтенсивно розвиватися.

З 1860 до 1912 р. кількість заводів зростає з 25 до 144. Водночас простежується капіталізація виробництва, що підтверджується наступними даними: у 1897 р. товарообіг одного підприємства, в середньому, становив 85 тис. руб., а в 1913 р. – вже 200 тис. руб. [1.17].

В офіційних документах того часу зазначено: *"...Развитие Киева идет в последнее время чисто американским темпом, как в отношении прироста населения, так и развития кичулей торгово-промышленной деятельности"* [1.18].

Таблиця 3.

Економічне зростання Києва (за даними переписів 1874 та 1897 р.)

Кількість зайнятих (тис. осіб)	1874 р.	1897 р.	Приріст (%)
У торгівлі	6,570	13,670	108
У промисловості	18,961	35,853	89
У кредитних установах	0,198	0,712	260
На транспорті	3,839	6,561	71

"До семидесятих годов мы видим город как административный и отчасти научный центр весьма слабо развитой собственной торговлей и почти полным отсутствием каких бы то ни было промышленных предприятий. Затем, оставаясь по-прежнему административным центром, Киев начинает развивать постепенно собственную торговлю и <...> приобретает значение крупного образовательного центра. Чем ближе к нашему времени, тем значение Киева как административного центра отходит все более и более на задний план, на первое мес-

³ За іншими даними, населення Києва складало 467 703 осіб (чол. 209 086, жін. 258 505, не враховуючи 70–80 тис. військового населення) [1.13].

то выдвигается его просветительное и торговое значение. Наконец, в самые последние дни к просвещению и торговле присоединяется обрабатывающая промышленность, привлекающая в город значительное количество рабочих и тем более способствующая быстрому росту населения” [1.19].

Традиційною промисловістю Києва до кінця ХІХ ст. була, в основному, переробна: спеціалізувалася на переробці сільськогосподарської продукції багатого Південно-Західного краю (борошномельна, тютюнова, олійна, цукрова, шкіряна тощо).

Одним із перших чинників, що суттєво вплинув на зміну структури промислового виробництва Києва, слід вважати “будівельну лихоманку”. Київський будівельний бум активізував розвиток будівельної індустрії міста, насамперед швидким темпом розвивалися нові будівельні підприємства, зокрема цегельні⁴, а також деревообробні та меблеві⁵.

Досить іронічні, але влучні вислови щодо розвитку окремих галузей київської промисловості зустрічаються в тогочасних авторів: “...Быстро развившееся домостроение вызвало появление многочисленных строительных заводов и создало совершенно особый и весьма широко развитый отхожий промысел в Киеве – подвоз кирпича к строящимся зданиям. Параллельно с увеличением количества кирпичных заводов шел также рост в Киеве промышленности пивоваренной и винокуренной, причем быстро развивается первая, бывшая в 60-х годах совершенно в зародышевом состоянии” [1.20]. Якщо в 1860–1870 рр. пивоварні тільки-но починали з’являтися в місті, то наприкінці ХІХ ст. в Києві працювали п’ять досить крупних пивоварних заводів [1.21].

Іншим чинником, що також мав вплив на подальший розвиток промисловості Києва, було збільшення попиту на машини та механізми, які безпосередньо використовувалися в переробці сільськогосподарської продукції. Якщо не зважати на виробництва, які працювали лише на потреби залізниці (ремонт та зберігання залізничного устаткування), всі ранні машинобудівні підприємства Києва (окрім “Арсеналу”) виконували винятково замовлення виробників сільськогосподарської продукції. Потреба в машинах з переробки даної продукції, особливо в устаткуванні для цукрової промисловості, призвела до виникнення в Києві іноземних та посередницьких контор із постачання місту машин зарубіжного виробництва. Спочатку вони виконували лише посередницькі функції між замовником та зарубіжними виробниками, однак згодом стали власниками невеликих виробництв. У 80-ті, а особливо в 90-ті роки ХІХ ст. у Києві або на його околицях, безпосередньо поблизу житлових передмість, почали з’являтися підприємства з випуску машин та механізмів для застосування в переробних галузях промисловості, а також із виготовлення устаткування для сільського господарства [1.22].

Приміром, у 1895 р. на базі вже існуючого машинобудівного заводу акціонерного товариства “Донат, Липковський і К” виникає нове акціонерне товариство – “Південноросійський машинобудівний завод”. У кінці 1890-х років він переміщається на нову ділянку біля вокзалу і згодом стає одним із провідних підприємств міста [1.23].

На кінець ХІХ ст. у Києві працювало 8 машинобудівних підприємств, оснащених 14 паровими двигунами загальною потужністю 293 к. с. На той час найбільшими промисловими підприємствами Києва були “Арсенал” та “Головні Київські залізничні майстерні”: тут використовувалося 5 парових двигунів і працювало 1800 робітників [1.24].

На початку ХХ ст. найчисельнішими машинобудівними підприємствами були: “Головні Київські залізничні майстерні” (разом із працівниками самої залізниці їхня чисельність складала 2 500 роб.) [1.25] та “Київський машинобудівний і котельний завод Гретера, Криванека і К”, де працювало 900 роб. [1.26].

⁴ Із кінця ХІХ ст. кількість цегельних заводів Києва та передмість складала 41 підприємство з випуском продукції 159 млн штук щорічно на суму понад 3,3 млн руб.

⁵ Найкрупнішим меблевим підприємством не лише Києва, а й всього Південно-Західного краю наприкінці ХІХ ст. була меблева фабрика Йосипа Кімаєра, яка розташовувалася в центрі міста по вул. Миколаївській. Вона мала чотири виробничих цехи та фірмовий магазин при них. На фабриці працювало близько 300 робітників.

На кінець XIX ст. в Києві існувало 125 промислових підприємств із загальною кількістю 5 970 працюючих. Загальний товарообіг підприємств у 1897 р. складав 2,3 млн руб. На 1912 р. кількість виробництв збільшилася до 144, а товарообіг – до 20 млн руб. [1.27].

Одним із показників інтенсифікації промислового виробництва Києва була його концентрація, яка полягала в збільшенні кількості потужних підприємств. До речі, більшість крупних машинобудівних підприємств започаткувала пізніше досить відомі в майбутньому виробничі об'єднання, які за радянських часів стали провідними галузевими виробництвами.

За останнє десятиліття XIX ст. кількість крупних підприємств (понад 500 робітників) збільшилася вдвічі, водночас кількість малих (до 16 робітників) значно зменшилася [1.28] (див. табл. 4).

Таблиця 4.

Концентрація промислового виробництва Києва 1890–1900 рр.⁶

Підприємства з кількістю робітників	Кількість підприємств (шт.)		Обсяг виробництва (тис. руб.)		Кількість робітників	
	1890 р.	1900 р.	1890 р.	1900 р.	1890 р.	1900 р.
До 16	60	13	737	254	451	146
Від 16 до 50	43	55	2501	2339	1123	1712
Від 50 до 100	11	29	858	4348	718	2112
Від 100 до 500	9	20	2417	6217	1948	4348
Від 500 до 1000 і більше	2	4	7722	12579	1730	2912
Усього	125	121	14235	25737	5970	11230

Фактично зайнятість населення в промисловості була ще досить низькою. Стосовно загальної кількості населення, яке в 1916 р. становило 502 700 осіб⁷, частка фабричних робітників складала всього 4,05 %, а щодо всього працюючого населення – 8,5 %. У 1910 р. робітники, які працювали в промисловості, складали лише 2,5 % від загальної кількості населення [1.30].

Промислове виробництво Києва на межі XIX–XX ст. досить швидко почало урізноманітнювати свій галузевий склад. Крім традиційної переробної промисловості⁸ з'являються нові підприємства, більшість із яких не могли взагалі існувати навіть 10 років тому.

Нові починання в розбудові міста та його упорядженні сприяли, насамперед, виникненню провідних на той час галузей будівельної індустрії (цементний завод), виробництву електроенергії (електростанції, кабельний завод) та ін. Крім того, виникають технологічно нові виробництва, такі як: газові заводи, завод із виробництва вуглецевої кислоти та штучного льоду “Карбонік”; Дніпровський хіміко-електролітний завод; завод Французького товариства дубових екстрактів та ін. Особливе місце серед малих підприємств, орієнтованих винятково на “просвещенню публіку”, займала єдина в тодішній Україні фабрика грамофонних платівок “Екстрафон” [1.32].

Досить розвиненими галузями промисловості Києва стають поліграфія та книжковий друк (20 друкарень, літографій, нотодруків, палітурних та інших майстерень). Найбільш

⁶ До таблиці не ввійшли дані по заводу “Арсенал” та “Головних залізничних майстернях”.

⁷ Інші дані – 571 600 осіб [1.29].

⁸ У Києві на той час існувало 8 фабрик з переробки та виготовлення паперу, 7 млинів, 6 кондитерських, 12 пивних, винокурних та горілчаних заводів, 4 дріжджових заводи, 7 тютюнових фабрик, цукрорафінадний завод. Чотирнадцять підприємств обробляли тваринну продукцію, а група переробки корисних копалин становила 35 заводів [1.31].

знаменитою серед них була фотолітодрукарня С. Кульженка. Ця найбільша видавнича фірма була оснащена п'ятьма верстатами, що працювали від парового двигуна, з виробничим штатом у 200 робітників [1.33].

Для розгляду тих чи інших питань у виробничій сфері міста, в основному фінансово-економічній або правовій, міською управою створювалися спеціальні комісії. Такий стан речей був характерним для ранніх етапів формування промислового комплексу Києва, коли основним його рушієм виступала приватна ініціатива, а виконавчі структури міської влади вносили, в окремих випадках, регулюючі корективи.

1.3. Зародження систем інженерно-транспортного забезпечення міста

Постійний залізничний зв'язок Києва з багатьма містами європейської Росії активізував міграційні процеси. Переселення до крупних міст, в т. ч. до Києва, в основному незалежної частини населення в пошуках роботи мало значний вплив на характер розселення в місті, особливо починаючи з II пол. ХІХ ст.



Пароплав на Дніпрі. Літографія кін. ХІХ ст.

Наприкінці ХІХ ст. починають активно забудовуватись обидві Солом'янки, Шулявка, Звіринець, Пріорка, які були основними передмістями. Розосередження житлових районів Києва (в т. ч. й передмість) на досить значній території та пересіченість рельєфу ускладнювали сполучення між ними⁹.

Із цього приводу ще в 70-х роках ХІХ ст. постало питання про запровадження в Києві міської залізниці на кінський тязі – *конки*, яка мала забезпечити зв'язок центру з Подолом та з вокзалом [1.34].

Але лише в 1890 р. цим проектам було дано здійснитися. Спочатку в Києві виникла міська залізниця на кінській тязі, а потім – на паровій та електричній. Використання елек-

⁹ Навіть наприкінці ХІХ ст. загальна територія міста, за винятком центральних районів, все ще не була суцільно забудована, а складалася з окремих житлових угруповань. Київські передмістя, деякі з яких були розміщені досить далеко від центральної частини міста, існували ізольовано, як самостійні містечка.

тричного міського транспорту – трамваю, дало значний економічний прибуток порівняно з конкою, хоча остання ще тривалий час працювала, обслуговуючи досить довгий маршрут між Контрактовою площею та Петропавлівською площею, що на Куренівці.

На 1913 р. майже всі райони Києва були охоплені трамвайними маршрутами. Цей міський транспорт, особливо на початку свого функціонування, став справжнім порятунком для киян. Міською залізницею були з'єднані всі центральні райони міста та основні передмістя. Маршрути були побудовані таким чином, щоб мав здійснюватися зв'язок житлових районів із вокзалом та усіма основними ринками міста. У 1900 р. було прокладено найдовший маршрут через міський ліс до Пущі-Водиці. Спочатку лінія працювала на паровій тязі, пізніше її електрифікували. Окремі трамвайні маршрути мали Святошин та Деміївка¹⁰.



Електричний трамвай на Хрещатику. Фото поч. XX ст.

Для сполучення Києва із задніпровськими передмістями існував спеціальний автотрамвай, що працював на бензиновому двигуні внутрішнього згоряння. Його було запроваджено в 1912 р. за приватною ініціативою і він забезпечував зв'язок із Дарницькими дачами та Броварами. Цей маршрут не входив до переліку офіційних трамвайних маршрутів міста¹¹. “Задніпровський” трамвай з'єднував Поштову площу через ланцюговий міст з Микільською Слобідкою, Дарницею та Броварами. Таким чином, із введенням системи централізованого пасажирського транспорту значно спростилися умови пересування містом.

У санітарно-гігієнічному відношенні введення систем централізованого міського водогону та каналізації значно поліпшило побутові умови проживання киян. Починаючи з середини 1870-х років інженерними мережами водопостачання були досить швидко охоплені основні

¹⁰ Деміївський трамвай тривалий час існував самостійно, і лише в 1926 р. його колії через в'їзд було з'єднано з міською лінією [1.35].

¹¹ Кількість міських трамвайних маршрутів разом із фунікулером на 1913 р. (за винятком Святошинського, Деміївського та Задніпровського) становила 20 [1.36].

райони міста. Джерелом централізованого водопостачання спочатку було Дніпро, де використовувалися водозабори відкритого типу. На ранніх етапах свого розвитку перші централізовані міські водогінні мережі, побудовані на використанні води відкритих водоймищ (до яких належала й Київська), мали значні недоліки, особливо якщо вода вживалася як питна, навіть незважаючи на її попереднє очищення.

Подальший розвиток міського водопостачання, з його кардинальною модернізацією, усунув первинні недоліки. Під час реорганізації водогону, з поступовим підключенням міської мережі до артезіанських водоносних горизонтів, загалом значно поліпшилася система водопостачання. Комплексне застосування систем водопостачання та водовідведення дало змогу зробити ще один крок до благоустрою міста та корінної зміни умов міського помешкання.

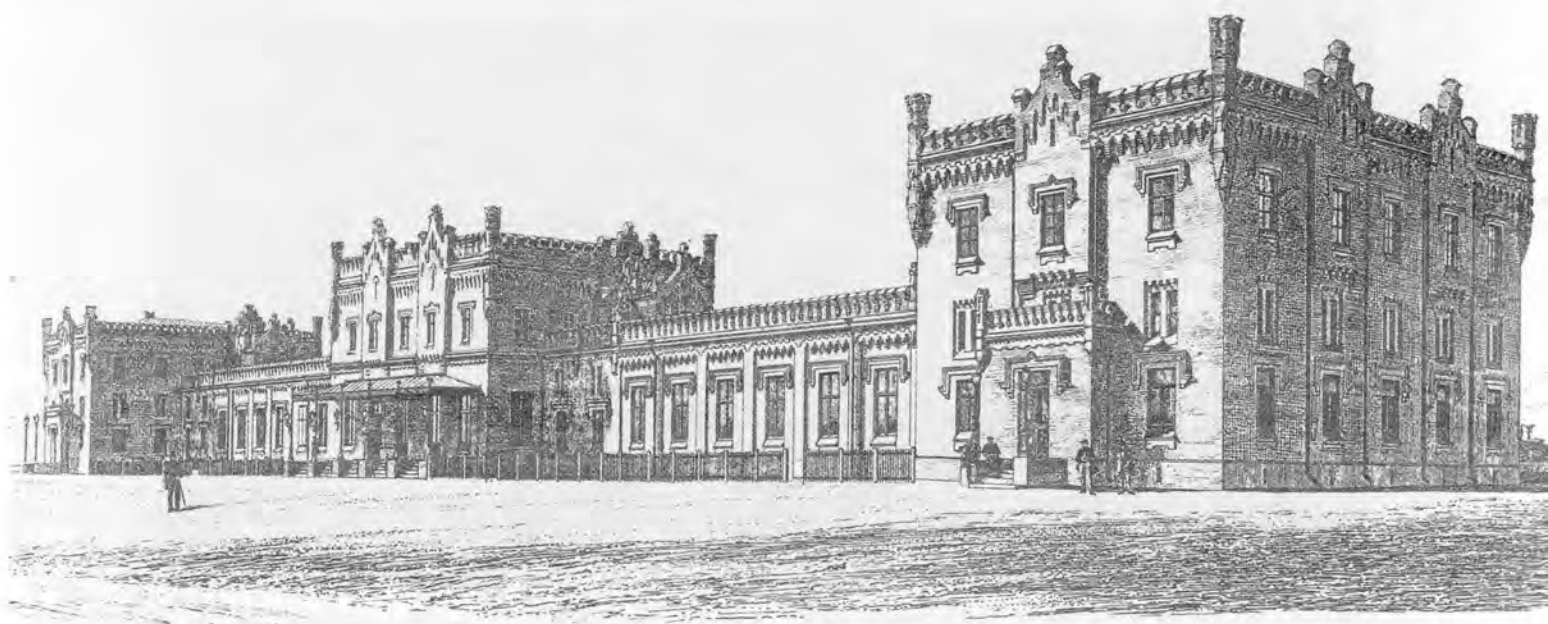
Розвиткові загального комфорту в крупних містах Російської імперії сприяло також запровадження вуличного освітлення та внутрішнього освітлення основних громадських установ. Власне в Києві електричне освітлення міських вулиць було запроваджено досить пізно порівняно з іншими містами Європи та Росії¹², а також з розвитком інших галузей місцевої інженерної інфраструктури – водогоном, каналізацією, трамваєм.

Освітлення вулиць наприкінці ХІХ ст. в Києві було нечисленим та досить вибірко-вим. Ще на межі ХІХ–ХХ ст. одночасно з електричними використовувалися газові ліхтарі. Спочатку електричне освітлення могли дозволити собі деякі приватні особи, які запроваджували власні домові електростанції. Але з організацією спеціального Електричного товариства питання електричного освітлення почали вирішуватися централізовано. З початку нового, ХХ ст., у Києві постійно розширювалася та вдосконалювалася електрична мережа з одночасним безперервним збільшенням потужності міських електростанцій.

¹² У Російській імперії електричні станції загального користування, крім Києва, були лише в чотирьох містах: Петербурзі, Москві, Царському Селі та Полтаві [137].

II

ЗАЛІЗНИЧНІ СПОРУДИ КИЄВА КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ



2.1. Залізнична станція “Київ-І”. Київські “Головні залізничні майстерні”

Основу Київського залізничного вузла становили перші залізничні колії, які були прокладені в заплаві р. Либідь. У подальшому цей напрямок було збережено, і залізничні колії обмежували територію міста з південного заходу, створюючи своєрідний транспортний коридор за межами основної міської житлової території, що деякий час стримував територіальний розвиток міської забудови в західному напрямку.

У той же час прокладання залізничних колій у заплаві р. Либідь сприяло її подальшій забудові як житловими, так і виробничо-складськими спорудами, що мали безпосереднє відношення до залізниці. Хоча саме залізниця була межею між двома селищами – Верхньою та Нижньою Солом'янками, вона сприяла розташуванню на цих землях житлових та виробничих будівель. Розміщуючись між залізничними шляхами та р. Либідь, Нижня Солом'янка, а пізніше і Верхня, а також забудова Кучминого яру являли собою впорядковану житлову структуру селищного типу, що складалася з малоповерхового садибного житла, розміщеного за певними “лініями” – вулицями [2.1]. Уявлення про забудову цих територій можна скласти, орієнтуючись лише на архівні документи, тому що більшість житлових споруд Нижньої Солом'янки була знесена в 1930-ті, з початком будівництва на цих землях ТЕЦ Південно-Західної залізниці [2.2]. Від історичної забудови Нижньої Солом'янки нині залишилися фрагменти будівель лише по вулиці Вокзальній.

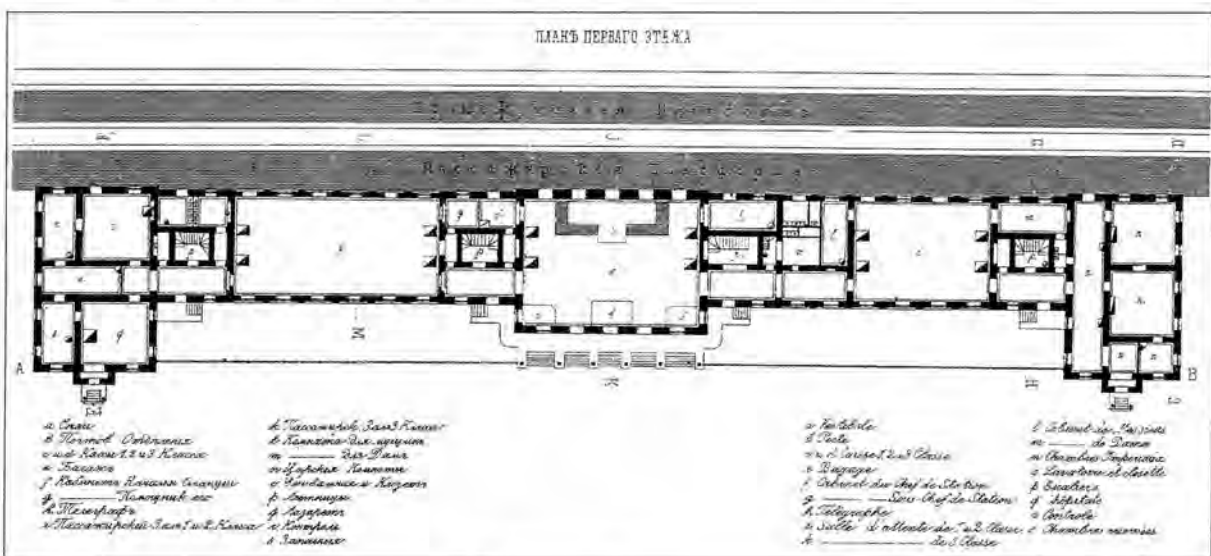
Головна залізнична станція Києва – “Київ-І” – слугувала кінцевим пунктом Південно-Західної залізниці. Вона складалася з пасажирського вокзалу та товарної станції.



Вид з вул. Караваєвської (сучасна вул. Л. Толстого)
на залізничний вокзал С. А. Вишневіського Фото 1880-х років.

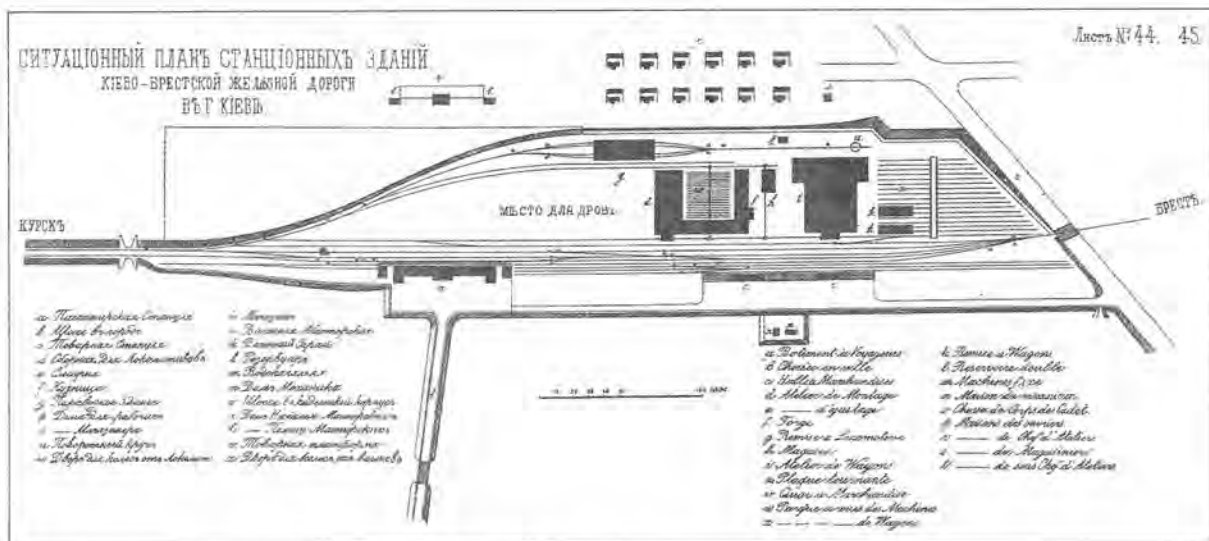


Залізничний вокзал С. А. Вишевського. Фото 1880-х років.



План 1-го поверху залізничного вокзалу С. А. Вишевського.

Перший вокзал Києва розміщувався поблизу товарної станції, до залізничних колій якої з боку передмістя Верхня Солом'янка прилягали "Головні залізничні майстерні". Вони виникли одночасно з залізницею та були першим і найкрупнішим залізничним ремонтним осередком у структурі Південно-Західної залізниці. Станція "Київ-І" була побудована за так званим "береговим" типом підключення і суміщала в собі як пасажирське, так і вантажне відділення. Пасажирське відділення належало до споруд вокзалів позакласного типу, зведено за індивідуальним проектом [2,3]. Вокзал являв собою муровану симетричну будівлю, розташовану паралельно залізничній колії. Її довгий фасад, обернений до міста, було виконано різновисоким. Центральна частина та два ризаліти мали по три поверхи, а інші частини – по одному. В одноповерхових частинах розміщувалися зали очікування для пасажирів різних класів. Архітектурній споруді було надано *неоготичного* вигляду.



План "Головних залізничних майстерень" ("Зодчий", 1915 р.).

Основне залізничне підприємство було засновано в 1868 р. для ремонту потягів та вагонів. У 1879 р. воно отримало назву "Головні залізничні майстерні Південно-Західної залізниці". "Залізничні майстерні" поклали початок містечку залізничників – київській "Залізничній колонії". Саме завдяки виникненню на даній території крупного залізничного виробництва швидким темпом починає розвиватися новий житловий район міста – Верхня Солом'янка¹³.

Від початку свого існування "Залізничні майстерні" стали найкрупнішим підприємством Києва: спочатку тут працювали 467 осіб, через 10 років – 1 300 осіб, на початку ХХ ст. воно забезпечувало роботою 2 500 осіб [2.5; 2.6]. Майстерні були не лише найзначнішим підприємством Києва, а й найбільш прогресивним та упорядченим¹⁴.

Київські "Головні залізничні майстерні" виникли разом із залізницею і розвивалися залежно від змін усього Київського залізничного вузла. На їхній основі було сформовано промислово-житловий район – "Залізничну колонію".

У дореволюційній забудові майстерень простежувалися два етапи, кожному з яких відповідав певний архітектурний стиль. Первинні споруди майстерень були зведені в "цегляному стилі", із застосуванням елементів неоготичного напрямку в архітектурі, і повністю відповідали архітектурній стилістиці першого київського вокзалу.

Основними цехами підприємства, спорудже-



Сучасний вигляд колишніх залізничних майстерень (завод КВРЗ, прохідна). На задньому плані – механічна лабораторія О. П. Бородіна. Фото автора 2003 р.

¹³ З 1879 по 1901 р. Верхня Солом'янка входила до складу Бульварної поліцейської дільниці Києва.

¹⁴ За підкуванням О. П. Бородіна вже в 1878 р. основні цехи мали парове опалення (на території підприємства була своя котельня, трубу якої й досі збережено). У тому ж році в механічний цех було проведено електричне освітлення, що на той час було рідкісним явищем для промислових підприємств [2.7].

ними в 1868–1869 рр., були паровозний (тендерний) та вагонний. Окремо існували ковальське відділення з механічним цехом, пізніше, в 1878 р., було зведено котельню (згодом цехи було об'єднано в один блок ремонтно-монтажного цеху). Вагонний цех, розрахований на одночасний ремонт 14 вагонів, мав видовжений одноповерховий об'єм, близько 250 м завдовжки. Поряд з ним було розміщено депо на 7 вагонів (пізніше ці два приміщення були об'єднані в одній споруді). На території майстерень існували другорядні будівлі – допоміжні та складські приміщення, механічна лабораторія та ін. [2.8].

Майстерні були не лише ремонтним виробництвом, а й дослідним полігоном, де проводилися випробування двигунів потягів. У 1881 р. на базі київських майстерень Південно-Західної залізниці було створено першу в світі паровозну лабораторію¹⁵. Вона стала місцем для випробування методики дослідження двигунів потягів у стаціонарних умовах, зокрема двигунів типу *Cottrand*, і поклала початок організації такого виду дослідних станцій¹⁶ [2.10]. Крім того, станція була також полігоном для випробування залізобетонних конструкцій. У 1898–1899 рр. в лабораторії Південно-Західної залізниці викладачем Київського політехнічного інституту О. С. Кудашевим були проведені досліди з перевірки гіпотези плоских перерізів у розрахунках залізобетонних конструкцій [2.11]. Випробовувалися тут також і конструкції залізобетонних склепінь, які потім успішно почали використовуватися в київських виробничих спорудах, зокрема в даху нового цеху київських “Головних залізничних майстерень”.

На початку свого існування (1870–1880 рр.) відкрита територія станції “Київ-Г” з вокзалом та майстернями, яку досить добре було видно з боку Кадетського шосе та Верхньої Солом'янки, була виконана в єдиному архітектурному стилі та справляла враження цілісного архітектурного ансамблю залізничних будов. Особливо ретельно в декоративному оздобленні були вирішені фасади виробничих цехів, обернені до вокзалу та залізничних колій, а також до Кадетського шосе.

Домінуючий у 1870–1880 рр. у залізничних спорудах *неоготичний* напрямок на початку XX ст. було доповнено новим стилем – *модерном*. Стильову єдність залізничних будов станції “Київ-Г” було порушено під час першої реорганізації залізничного вузла. Новий вокзал та основні споруди товарної станції, виконані переважно в *модерні*, мали змінити загальний вигляд всієї залізничної території. Після 1910-х років на



¹⁵ О. П. Бородін разом з М. Л. Леві розробив методику лінійних випробувань потягів (дослідні рейси з використанням динамометричного вагону). Результати його розробок в паровозній лабораторії були широко опубліковані у вітчизняній та зарубіжній пресі того часу. Бородін Олександр Парфенійович був одним із засновників журналу “Інженер” (1882 р.); а з 1889 р. був його головним редактором. Віддаючи належне науковим та громадським заслугам О. П. Бородіна, Російське технічне товариство затвердило золоту медаль імені Бородіна за найкращі розробки в галузі залізничного транспорту [2.9].

¹⁶ У 1902 р. така станція була побудована на Путилівському заводі, їй було присвоєно ім'я Бородіна Олександра Парфенійовича.



території “Головних залізничних майстерень” в *модерні* було зведено новий виробничий цех та перебудовано приміщення цеху з ремонту вагонів. Новий виробничий цех, розташований неподалік від лабораторії, носив експериментальний характер та був з’єднаний із лабораторією залізничною колією. Нова споруда була значно вищою за попередні (близько 10 м) та відрізнялася від них, передусім, своїми конструкціями. У ній були відсутні внутрішні опори, а конструкція даху була виконана з використання бетону склепіння лучкової форми. Цех, перебудований на адміністративний корпус, збережений до нашого часу – нині він являє собою двоповерхову споруду.

Фрагменти збереженої історичної забудови КВРЗ (А, В, С, D). Фото автора 2003 р.

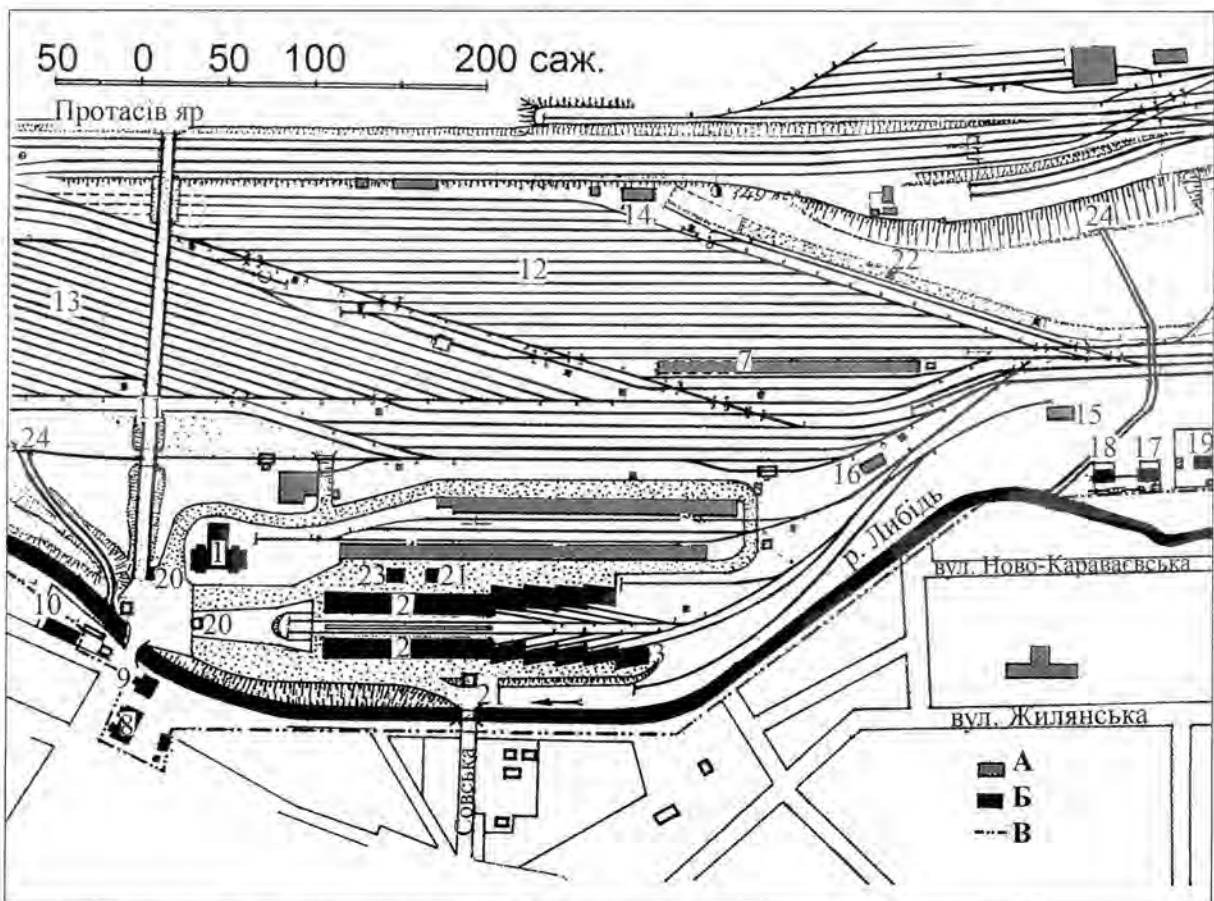
2.2. Розширення Київського залізничного вузла. Нова товарна станція

На кінець ХІХ ст. Київ як крупний залізничний вузол, на якому сходилися чотири залізничні напрями європейської Росії, вичерпав свої можливості в межах існуючих на той час товарної та пасажирської станцій. Подальший розвиток пасажирських та транспортних перевезень потребував загальної реконструкції системи київського залізничного господарства, включаючи майже всі обслуговуючі споруди та приміщення, до яких належали: вокзал, товарна станція з пакгаузами, депо сортувальної станції тощо, Резерви тодішньої стан-

ції “Київ-1” були вичерпаними¹⁷. У зв’язку з цим Департаментом залізниць у 1899 р. було організовано Комісію для розгляду пропозицій щодо нової центральної залізничної станції Києва. Перед фахівцями-залізничниками постало завдання: розробити єдину систему пасажирської, товарної та сортувальної станцій для всіх залізничних напрямків, які сходилися на станції “Київ-1”. Водночас одним із завдань було побудувати нове вокзальне приміщення для центральної пасажирської станції, враховуючи темпи розвитку залізничних перевезень, а також вимоги до сучасних залізничних вокзалів.

Реконструкцію Київського залізничного вузла мали виконувати поетапно. Спочатку на місці старої товарної станції планувалося організувати тимчасову пасажирську станцію, яку й було побудовано в 1908 р. Водночас – побудувати нову товарну станцію. Фактично з цього й розпочалася реконструкція всього комплексу. Особливу актуальність проект набув після 1902 р., коли до мережі київських залізниць було приєднано дві нові – Ковельську та Полтавську.

Саме в 1902 р. розпочалося будівництво нової товарної станції, для якої було відведено ділянку на південь від існуючої станції “Київ-І Пасажирський”, в кінці вулиці Поліцейської (нині вул. Федорова), біля Протасового переїзду. На місці старої товарної станції планувалося влаштування тимчасової пасажирської станції на час будівельних робіт зі зведення



План товарної станції, поч. XX ст. Архітектор О. М. Вербицький.

А – втрачені споруди; Б – збережені споруди; В – межа земельного відводу товарної станції. 1 – товарна контора; 2, 3 – пакгаузи; 4, 5 – вантажні платформи; 6 – кранова естакада; 7 – військова платформа; 8 – житловий будинок для робітників товарної станції; 9 – насосна станція з водоміром; 10 – приміщення для кондукторів; 11 – Протасівський шляхопровід; 12, 13 – північний та південний залізничні парки; 14–16 – допоміжні споруди; 17–19 – типові житло для робітників станції; 20 – вартові пости; 21–24 – обслуговуючі споруди.

¹⁷ Розширення господарства станції було можливим лише за умови знесення садиб Нижньої Солом'янки, оскільки з протилежного боку розміщувалися колії вагоноремонтних майстерень.

нового вокзалу. Будівництво значного залізничного комплексу товарної станції водночас вирішувало певні транспортні проблеми міста, адже при цьому було зведено низку мостів та шляхопроводів, що перетинали р. Либідь. Усі роботи зі спорудження нової станції було виконано протягом 1902–1907 рр. – досить швидко, зважаючи на обсяги завдання та рівень тогочасної будівельної техніки.

Нова товарна станція являла собою розвинений інженерно-транспортний комплекс, що містився на території завдовжки близько 2 км, яку в основному займали сортувальні колії та залізничні пристрої. Після організації нової станції було заплановано зведення двох вантажних парків (системи колій, що відповідали двом напрямкам – південному та західному). Зважаючи на велику протяжність залізничних колій та складні геологічні умови їх залягання, під час зведення станції були проведені спеціальні інженерні заходи. Зокрема русло р. Либідь взято в канал з кам'яними стінками. Загалом усю територію в межах станції "Київ-Г" було розплановано в трьох рівнях, де нова товарна станція разом із системою залізничних колій відповідала найнижчому, третьому, рівню. Середній рівень мав обслуговувати депо пасажирської станції, а також "Головні залізничні майстерні" та їхні склади; на верхньому було розміщено житлову забудову "Залізничної колонії".

Товарну станцію було споруджено із застосуванням нових для того часу інженерно-технологічних та будівельно-конструктивних досягнень. По-перше, вона мала автономну систему всієї інженерної інфраструктури: освітлення, опалення, водогін, каналізацію, а також власну телефонну лінію. По-друге, всі інженерні та громадські споруди станції були зведені на буронабивних палях системи інженера А. Е. Страуса, яка дістала широке визнання та застосування у будівництві на слабких та зволжених ґрунтах [2.12, 2.13].

Одночасно з використанням провідних інженерних досягнень під час зведення товарної станції особливу увагу було приділено естетичним аспектам. Архітектурні споруди було побудовано за проектом цивільного інженера О. М. Вербицького, який на той час був автором багатьох громадських будівель Південно-Західної залізниці [2.14].

Комплекс нової станції зведено за принципом архітектурно-стилістичної єдності головних споруд: контори, пакгаузів та житлового будинку, вирішених у стилі *модерн*. Крім того, тут присутні й менш значимі будівлі, в яких використані традиційні форми, характерні для більш ранніх станційних споруд (насосна з водоміром, кондукторська тощо)¹⁸.

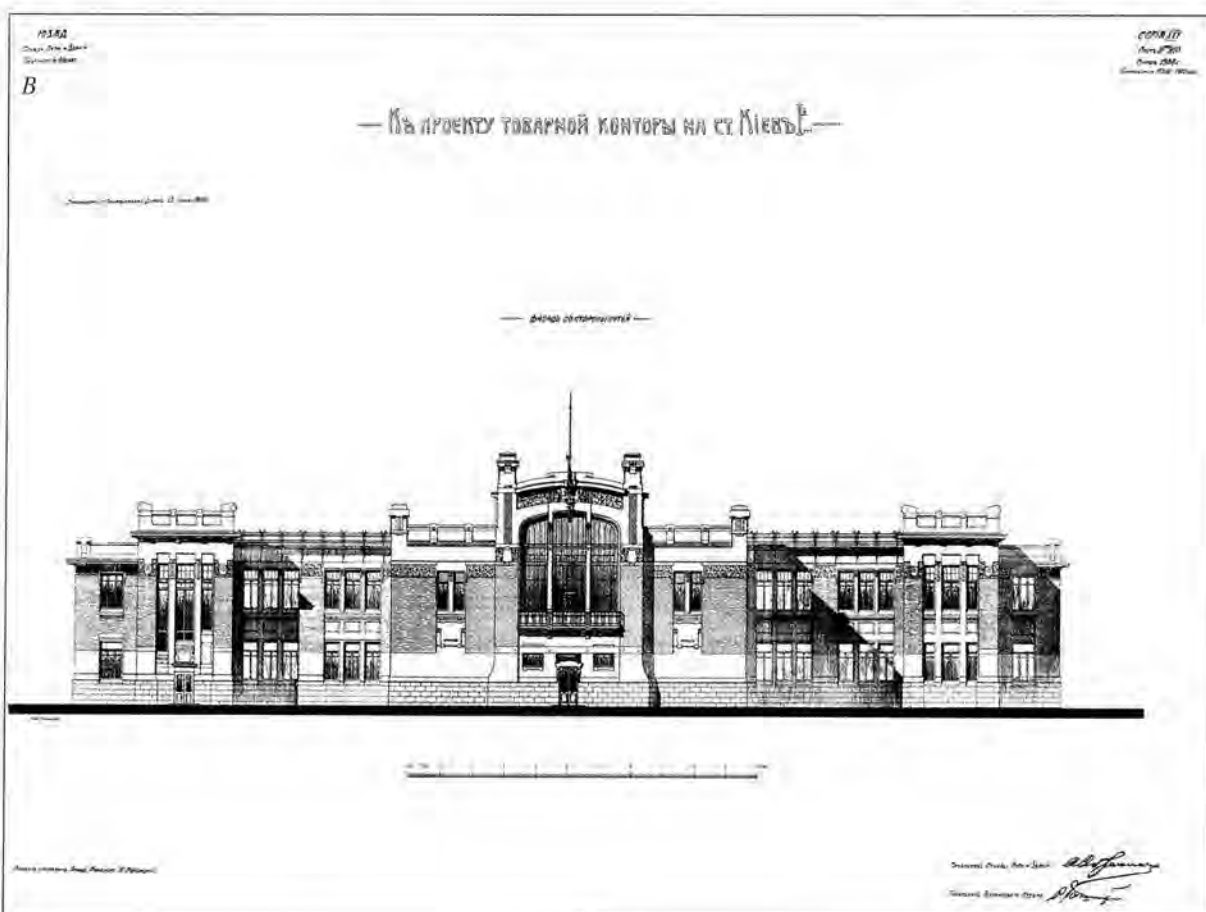
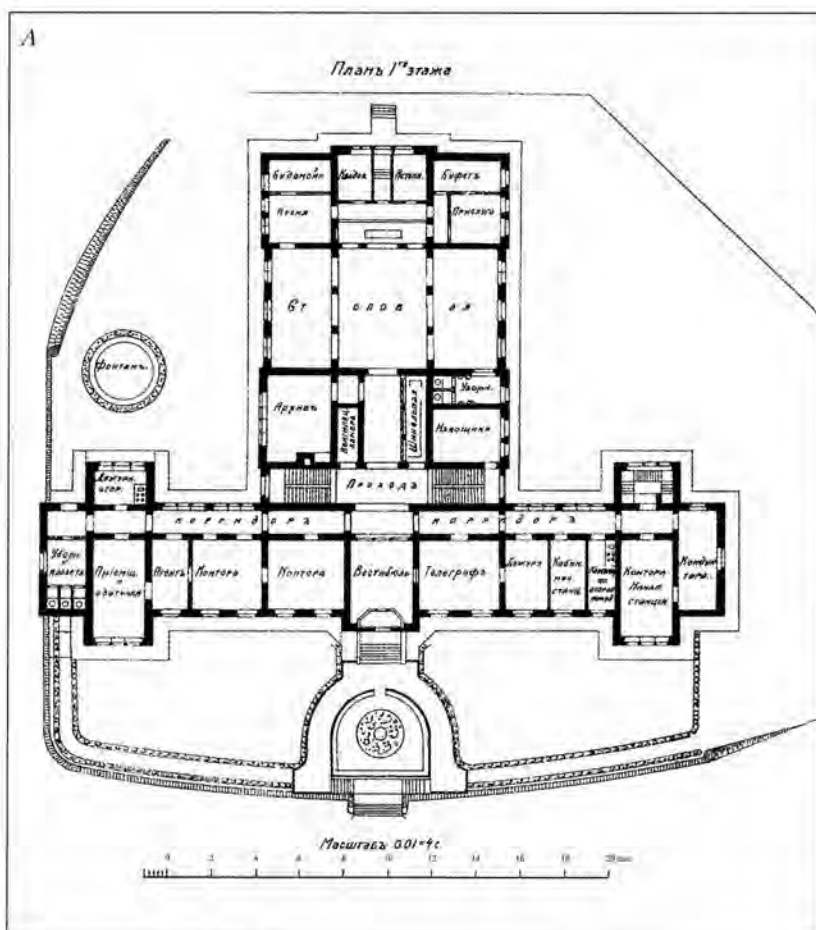


Вид на р. Либідь та споруди товарної станції. Літографія поч. ХХ ст.

Найбільшої виразності в архітектурному образі досягнуто в головній споруді станції – конторському будинку, спорудженому в стилі *модерн*. Застосування в конструкціях перекриття операційної зали арочних ферм дало змогу звести крупнопрогонний об'єм, який став центром композиції всієї споруди. Навколо центральної зали було згруповано всі приміщення контори. Зовні контора являла

¹⁸ До того часу майже всім залізничним будовам, вирішеним у так званому "цегляному стилі", надався вигляд неоготичних споруд. Цей модний для 1870–1880 рр. образ станційних споруд надовго залишив свій слід у залізничному будівництві. Переважну кількість типових станційних споруд (II та III класів) було регламентовано виконувати саме в цих формах.

собою будівлю, фасади якої мали однаковий ступінь архітектурного деталювання. Особливу увагу було приділено головному фасаді, оберненому до міста, а також протилежному, що виходив на територію станції. На головному фасаді зберігся напис: "Товарная контора", а нижче – "ЮЗ" (Юго-Западная железная дорога). На тильному фасаді викладено дату завершення будівництва – "1907". Фриз, орнаментований стилізованим каштановим листям, – основний декоративний мотив, що пролягає по периметру майже всієї будівлі, виконаний у барельєфі. Інші деталі орнаментики споруди із застосуванням мотиву орлів із розпростертими





Проект контори нової товарної станції. А – план; В, С – фасади (кресленики О. М. Вербицького). Архів НДІПАМ.



Товарна станція, 1902–1907 рр. Вид на пакгаузи. Літографія поч. ХХ ст.



Сучасний вигляд пакгаузів. Фото автора 2003 р.

крилами або просто крил несуть в собі певну семантику. Масивні пілони при центральному вході дещо геометризovanі (прямокутної форми орнаменти, характерні для всього декору споруди), втілюють в собі певний символічний зміст. Одним із варіантів "прочитання" знакових образів споруди може бути такий: "швидкість та надійність торгових операцій під захистом закону (держави)". Каптанове листя фризу злегка натякає на те, що будинок розміщено саме в Києві.

Крім контори, основної споруди товарної станції, до нашого часу збереглися два ряди мурованих пакгаузів – основних складських приміщень станції, які на той час були досить довгими будівлями (кожна сторона блоку сягала завдовжки майже 500 м). Бічні фасади пакгаузів, обернені в бік контори, є головними. Вони вирішені в досить лаконічних укрупнених



Сучасний вигляд контори товарної станції (архітектор О. М. Вербицький). Фасад по вул. Федорова. Фото автора 2008 р.

формах та мають криволінійне завершення даху, повторюючи силует даху операційної зали контори, завдяки застосуванню аналогічних арочних ферм.

Забудову товарної станції, складний комплекс інженерних та архітектурних споруд слід розглядати як одну з ранніх спроб реорганізації Київського залізничного вузла в районі станції «Київ-І», перший етап якої було успішно завершено на початку XX ст.



Інтер'єр операційної зали контори товарної станції. Фото автора 2003 р.

2.3. Впровадження прогресивних ідей містобудування. Промислово-житловий район «Залізнична колонія»

До Першої світової війни Київський залізничний вузол являв собою комплекс багатьох інженерних будов, куди входили: товарна та пасажирська станція «Київ-І», «Головні залізничні майстерні» Південно-Західної залізниці зі спорудами депо та чималими складами пального та деревини, митницею та пакгаузами, «Залізнична колонія», товарна станція «Київ-ІІ» («Київ-Московський») та товарна станція «Київ-ІІІ». Важливим епізодом в історії розвитку залізниць Росії було спорудження спеціальних житлових районів селищного типу, так званих «Залізничних колоній» – житла для робітників та службовців залізниці. Київська «Залізнична колонія» вважається першою в Україні. Пізніше такі «Колонії» почали виникати в інших крупних залізничних центрах Російської імперії, зокрема в Харкові (1895 р.) [2.15].

Будівництво київської «Залізничної колонії», розпочате в 1860 р., було пов'язане з ім'ям О. В. Кобелева, цивільного інженера за фахом, пізніше – професора Київського політехнічного інституту, автора понад 200 архітектурних споруд по всій Україні. З 1887 по 1912 р. О. В. Кобелев працював в управлінні Південно-Західної залізниці, де втілював у проект ідею «Колонії», а потім керував її будівництвом [2.16].

«Колонії», подібні до київської, були на той час новаторським рішенням щодо житлового будівництва, коли малоповерхова житлова забудова була ще актуальною, особливо на околицях міст, в передмістях. Житлові угруповання зводилися за комплексними проектами, якими передбачалася не лише садибна житлова забудова, а й виробничі приміщення, заклади для навчання та побутового обслуговування – їдальня, лікарня тощо.

За початковим проектом київська «Залізнична колонія» являла собою упорядковану житлову садибну забудову з дерев'яними будинками, розміщеними за певними «лініями» –

вулицями. “Колонія” виникла разом з київськими залізничними майстернями в передмісті Верхня Солом’янка і зростала разом з ними [2.17].

Починаючи з 1880-х, будівництво проводилося згідно з планом лише мурованими спорудами. Провідну роль у цьому відіграв саме О. В. Кобелев, який з 1887 р. працював молодшим інженером технічного відділу служби шляху і будівель Південно-Західної залізниці. В цей час виникають: технічне училище та пансіон при ньому (1884–1886 рр.), корпуси залізничної лікарні з амбулаторією та аптекою (1890-ті), притулок для сиріт – дітей залізничників, розрахований на 150 вихованців (1899–1901 рр.), їдальня та ін. Першим кроком у напрямку здобуття професійної освіти майбутніх залізничників була технічна залізнична школа, що виникла на початковому етапі існування “Колонії” (1876 р.). На її основі пізніше (у 1884 р.) було створено залізничне училище широкого профілю [2.18].



А
Притулок для дітей-сиріт залізничників (1899–1901 рр.).
Архітектор О. В. Кобелев. А – загальний вигляд (сучасне фото); В – фрагмент. Фото автора 2008 р.



Хіміко-технологічна лабораторія на території “Залізничної колонії”. Фото автора 2008 р.

Під керівництвом О. М. Кобелева, за участю інженера шляхів сполучення О. П. Бородіна, було споруджено хімічну та механічну лабораторії (одну – на території “Колонії”, іншу – на території “Залізничних майстерень”), а також ряд виробничих цехів ремонтних майстерень. Нові ідеї містобудування, закладені в будівництві “Колонії”, не обмежували-



Житлова забудова “Залізничної колонії”. Фото автора 2008 р.

ся лише архітектурно-планувальними заходами. Прогресивні тенденції були також пов’язані з виникненням тут трьох дослідних полігонів, два з яких мали безпосереднє відношення до залізниці – хімічна й механічна лабораторії та амбулаторія на території лікарні¹⁹.

Першу в Росії хімічну лабораторію для дослідження властивостей води, палива, мастил та інших матеріалів, що використовувалися в залізничній техніці, було створено в 1879 р. з ініціативи О. П. Бородіна. Будівля лабораторії – одна з нечисленних споруд “Колонії”, збережена до нашого часу. Її корпус зводився в два етапи, тому споруда складається з двох частин і являє собою одноповерхову, муровану, г-подібну за планом будівлю, складові якої відрізнялися між собою за архітектурною стилістикою.

У 1910-ті планування та забудова “Колонії” набули остаточного вигляду, який вона майже повністю зберегла до 70-х років XX ст. Ще на початку 1990-х у її загальному розплануванні простежувалося чітке функціональне зонування. У південній частині розміщувалися виробничі цехи залізничних майстерень та склади з їх обслуговування; в центральній – в основному житлові квартали; західну частину займали лікарня, притулок та хімічна лабораторія. Майже в центрі цього житлового утворення розміщувалося училище (не збереглося) та пансіон при ньому. Згідно з розплануванням “Колонії”, на її території були розбиті три сквери: один – біля лікарні, два – поблизу притулку (один з них між притулком та училищем) [2.19].

Під час комплексної реконструкції привокзальної території в 1990–2003 рр. частину кварталів “Колонії” було ліквідовано, деяку житлову забудову – знесено. При розширенні вулиці Лукашевича ліквідували вулицю Ползунова з кварталом прилеглої до неї забудови (водночас було знесено залізничну їдальню – історичну споруду, яка була зведена разом із першими цехами майстерень, а в роки радянської влади – використовувалася як клуб).

Деякі фрагменти історичної забудови “Залізничної колонії” (в межах вулиць Брюллова, Фурманова, частково Богданівської) ще існують.



Пансіон при залізничному училищі. Фото автора 2003 р.

¹⁹ Від початку свого існування лікарня складалася з двох лікарняних корпусів, один із яких був загального профілю, інший – для інфекційних хворих, так званий “холерний барак”. Обидва корпуси спочатку були одноповерховими, потім один із них було надбудовано.

Збереглися житлові одно- та дво-поверхові будинки із залишками садибних ділянок – перші з мурованих будинків (вул. Фурманова, 4/6, 6 та 8); а також будинок начальника дистанції, виконаний у модерні (вул. Брюллова, 10а). Ці квартали нині знаходяться під загрозою остаточної ліквідації [2.20].

Від корпусів залізничної лікарні зберігся частково “холерний барак” та головний корпус, збудований у модерні (зберігся до нашого часу зі значними змінами). Споруду амбулаторії було розібрано в 2000 р. під час чергової реконструкції лікарні.

До Другої світової цехи майстерень залишалися майже без змін. За роки війни підприємство було зруйноване. Під час післявоєнної відбудови основні цехи підприємства (нині ВАТ “Київський вагоноремонтний завод”) були об’єднані в два крупні блоки з одноразовим збільшенням висоти приміщень. Нині від колишніх споруд *неоготичної* архітектури залишилися окремі стінові фрагменти, на яких простежується характер декору. Найбільш повно збереглася західна стіна колишніх ковальського та механічного цехів, обернена в бік залізничних колій. Повністю збережено зовнішній вигляд малих (допоміжних) приміщень та нового цеху, виконаного в *модерні*.

У зв’язку із сучасною містобудівною ситуацією, що склалася в районі оновленого вокзалу, вся привокзальна територія потребує серйозної реконструкції. З огляду на це цінний історико-архітектурний комплекс заводу (нині ще діючого) повинен бути відновлений в старих архітектурних формах як пам’ятка, що символізує початок розвитку всієї київської залізниці та певні досягнення в тогочасній галузі залізничного транспорту. На думку краєзнавців Києва, відродження цього значного історичного комплексу можливе лише як музейного, бо виробництву, яке нині існує майже в центрі міста, вже давно слід відвести нову територію. Реконструйовані корпуси заводу можуть бути використані під тематичну експозицію, присвячену розвитку київської залізниці, або під “Всеукраїнський музей залізничного транспорту”.



*Хіміко-технологічна лабораторія (фрагмент).
Фото автора 2008 р.*



Забудова “Залізничної колонії”. Фото автора 2008 р.

III

ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА КИЄВА КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ ТА ЇЇ СПОРУДИ



3.1. Водогін

Першу централізовану систему загальноміського водогону було побудовано в Києві у 1870–1872 рр. завдяки ініціативі інженер-полковника А. Є. Струве. Це був другий на теренах України водогін (перший споруджено в Одесі в 1853 р. з використанням джерел Великого Фонтану; в 1873 р. водогін було реконструйовано, і джерелом води для нього стала річка Дністер²⁰) [3.1].

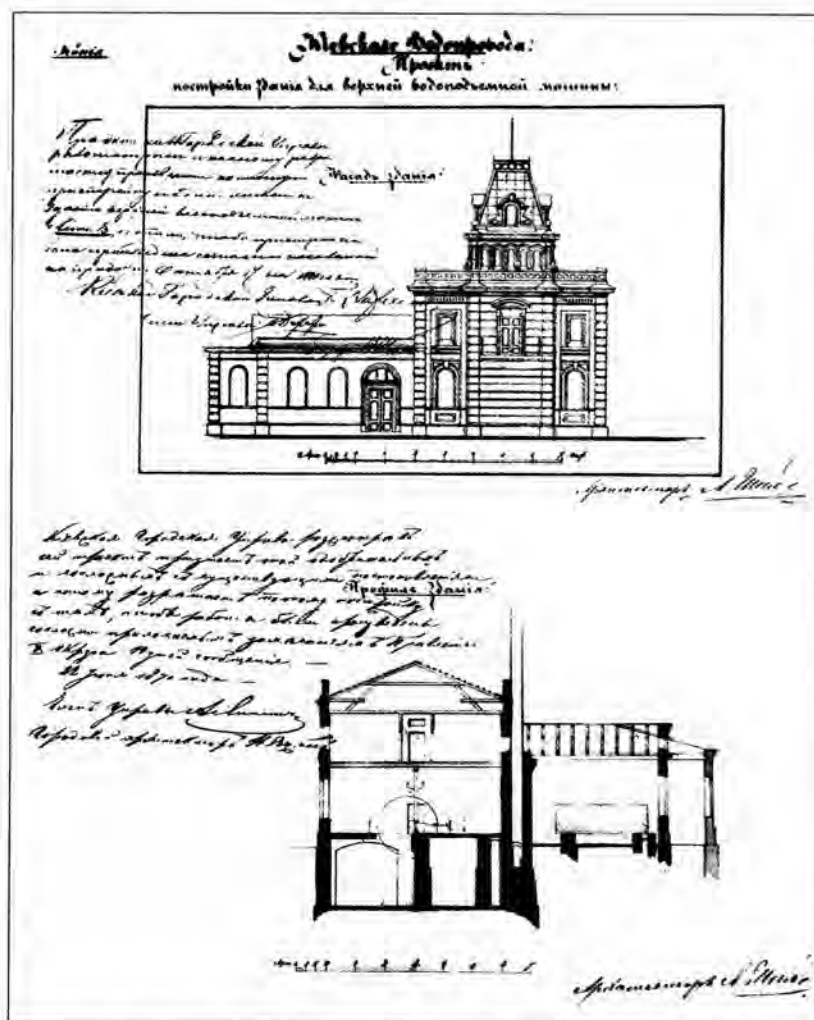
Організацію загальноміського підприємства з водопостачання, за згодою Київського міського громадського управління, було повністю віддано А. Є. Струве. Його виняткове право на водопостачання міста було затверджено концесійною угодою, укладеною з містом у липні 1870 р. терміном на 50 років. Спочатку всі витрати на проектування та спорудження мережі водогону та його інженерних споруд фінансувалися особисто А. Є. Струве. Але підприємство, досить масштабне за своєю організацією, весь час потребувало додаткових заходів на його реалізацію. З цією метою було створено Київське товариство водопостачання, затвердження статуту якого відбулося в січні 1872 р. При цьому значно збільшилася кількість осіб, які вклали кошти в цю важливу для міста справу. Головою товариства став А. Є. Струве. [3.2]. Акції випускали номіналом 100 руб.; сумарна емісія на 1909 р. складала 3 млн руб. [3.3]. Річні дивіденди акціонерів сягали чималого на ті часи рівня – 14% [3.4].



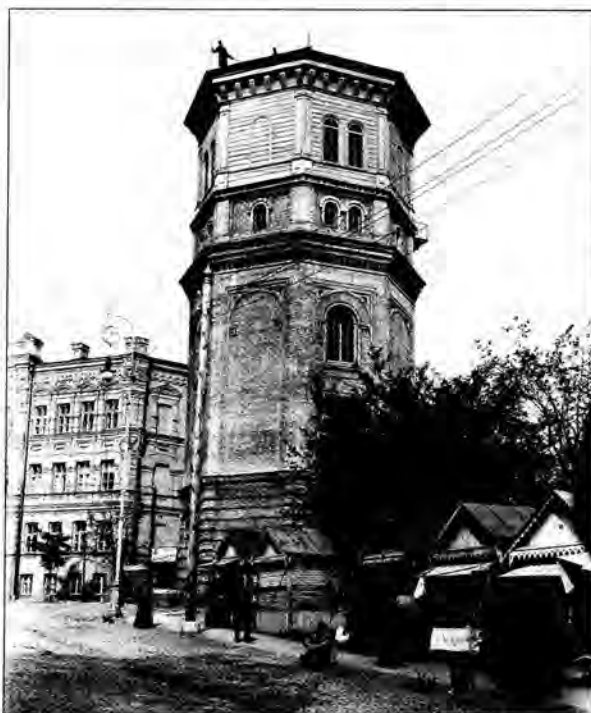
Вид Подолу з боку Олександрівського узвозу. Фото кін. ХІХ ст.

²⁰ Після Києва водогони було споруджено ще в двох крупних містах України – Катеринославі (1873 р.) та Харкові (1879 р.).

Спочатку для водопостачання міста використовувалася лише дніпровська вода. Водозабір було влаштовано на дні дніпровського фарватеру, напроти міських купальень, неподалік від Колони Магдебурзького права. Така система потребувала ретельного очищення води. Для попереднього очищення, перед тим як вода потрапляла в мережу водогону, використовували спеціальні фільтри. Перший фільтр розміщувався поряд з так званою *верхньою старою* насосною станцією. Вона була зведена в 1871 р., як і більшість споруд дніпровського водогону, запроектована архітектором О. Ф. Шіле [3.5]. (Підземна частина споруди збереглася до нашого часу). Але розширення мережі користувачів потребувало



Креслення проекту споруди верхньої машинної станції Дніпровського водогону. Головний фасад. Архітектор О. Я. Шіле.



Михайлівська водогінна вежа. Фото кін. XIX ст.

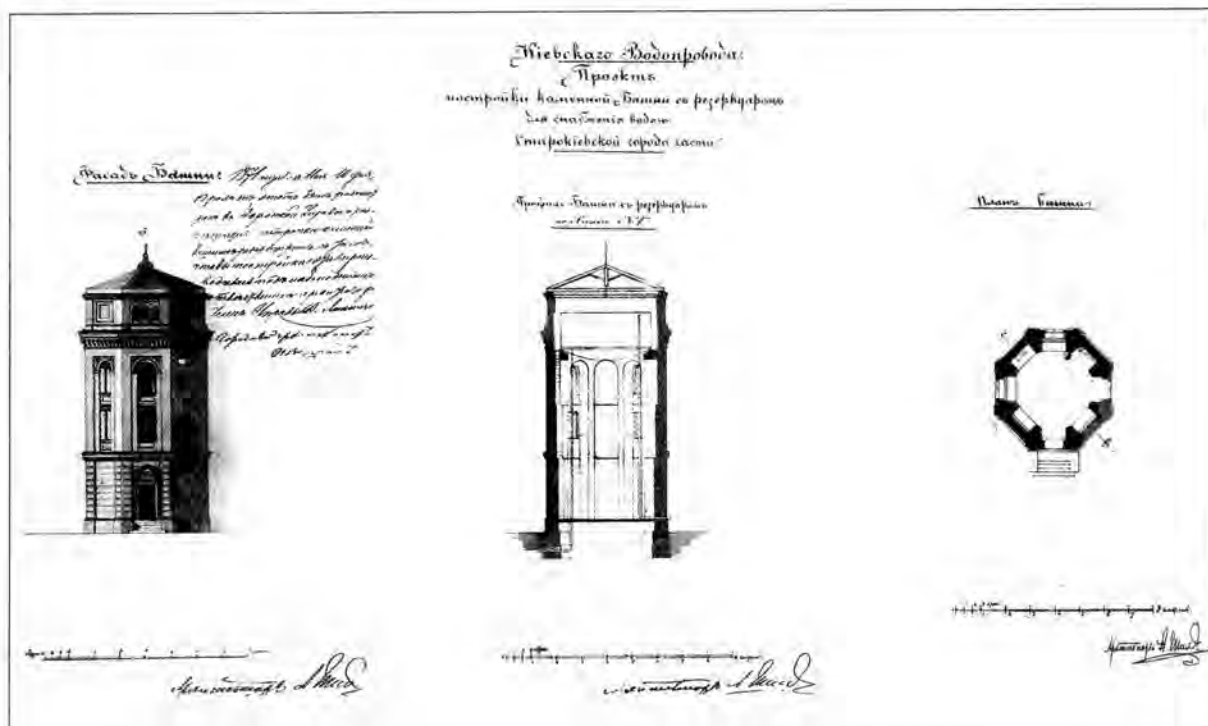
додаткових заходів щодо очищення – основної проблеми всіх водогонів, які використовують воду відкритих водойм – річок або ставків. Стара система фільтрації, з пропускнуою здатністю 350 тис. відер води на добу, не витримувала навантаження згідно з новими потребами міста. У 1885 р. між містом і товариством було укладено першу додаткову угоду, відповідно до якої товариство зобов'язувалося побудувати новий фільтр (з пропускнуою спроможністю 225 тис. відер води на добу), а також водогінну мережу по вулиці Великій Васильківській. Згідно з цією ж угодою, враховуючи подальший розвиток водогінної мережі міста, були відведені місця для розміщення майбутнього фільтру. Це були Царський сад, або Володимирська гірка [3.6].

Новий додатковий фільтр, збудований в урочищі Палестина, біля підніжжя

Володимирської гірки, з часом також не витримав існуючі навантаження. Виникла потреба докорінної зміни системи водогону з пошуком нових джерел питної води. Це було здійснено вже наприкінці ХІХ ст., а повною мірою реалізовано в ХХ ст.

До ранніх водогінних споруд Києва (1871–1872 рр.) слід віднести дві водогінні вежі: одна – в Царському саду (тепер Хрещатий парк), закладення якої в травні 1871 р. ознаменувало початок будівництва всього комплексу, друга – біля садиби Михайлівського монастиря, на Трьохсвятительській вулиці. Вони забезпечували подавання води відповідно на південні та північні нагірні місцевості. Тоді ж було споруджено дві машинні станції для піднімання води: верхню – на відкритій терасі, майже на середині Олександрівського узвозу (нині Володимирський узвіз), та нижню – на набережній Дніпра поблизу джерела води. Перший (так званий *старий фільтр*) було побудовано на Олександрівському узвозі поряд із насосною. Третю водогінну вежу в колишньому Царському саду спорудили в 1877 р., коли збільшували потужність водогону, одночасно із зведенням нового фільтру.

Працював перший водогін таким чином: вода з Дніпра, проходячи сіткове відділення, де затримувалося велике сміття, перекачувалася до фільтру. Там вона спочатку проходила водоприймальний коридор, потім потрапляла до фільтрувальних шарів²¹. Очищена у такий спосіб вода стікала в нижній ярус фільтру, звідки потім перекачувалася в мережу водогону [3.7].



Кресленік проекту водогінної вежі в Царському саду. Фасад, план. Архітектор О. Я. Шіле.

Головні споруди фільтрів – резервуари – знаходилися нижче рівня землі. Конфігурація резервуарів старого та нового фільтрів трохи відрізнялася одна від одної, але обидва мали два яруси: у верхньому відбувалася фільтрація води, нижній використовувався як водозбірник чистої води.

Новий фільтр мав резервуари майже прямокутної форми, які посередині були розділені на дві частини водоприймальним коридором, де осідали найважчі з замулених часток. Підлога верхнього ярусу складалася з нещільно збитих букових дощок, на які були покладені три фільтрувальні шари: крупне каміння, гравій та пісок, загальною висотою 1,5 м. Спо-

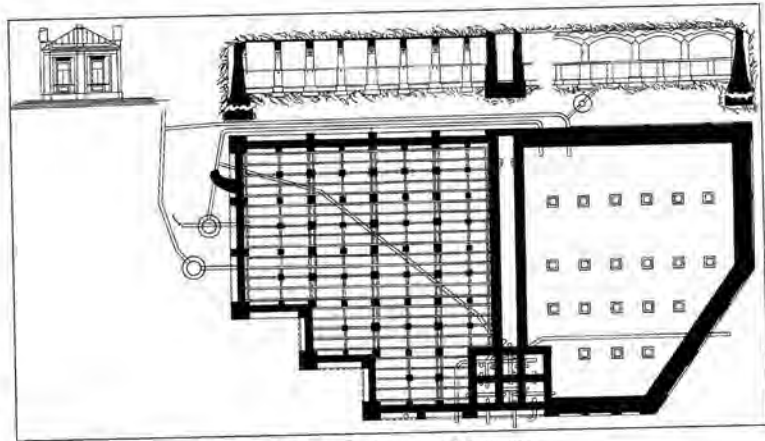
²¹ Фільтрувальні складові оновлювалися 5–6 разів на рік.

руди резервуару перекривалися чотирма рядами склепінь коробкової форми, викладених з цегли на цементному розчині. Внутрішні опори склепінь – цегляні. Підлога резервуару – зацементована. Зверху розташований будиночок наземної споруди, де розміщався пост наглядача та з якого починався вхід до резервуарів. Він був двоповерховий, споруджений у “цегляному стилі”, майже кубічної форми.

Більшість інженерних споруд першого Київського дніпровського водогону збережено до нашого часу. До них належать: підземні резервуари старого фільтру, новий фільтр в урочищі Палестина (підземні резервуари та будиночок наземної споруди), стара нижня насосна станція, будівля сіткового відділення з підземним резервуаром, водомірні майстерні та одна автентична водогінна вежа з підземним резервуаром у Хрещатому парку.

Найбільш виразними за архітектурою серед водогінних споруд раннього періоду слід вважати водогінні вежі. У Хрещатому парку нині розміщено дві водогінні вежі, одна з яких є автентичною, а друга – відтвореною. Відтворення вежі відбулося в 2003–2004 рр. згідно з проектом створення своєрідного музею – “Водно-інформаційного центру”, під який було використано споруди башт та підземний резервуар, де розмістилася основна музейна експозиція.

Обидві вежі Хрещатого парку були аналогічні за архітектурою й відрізнялися одна від одної лише житловою прибудовою, яка існувала (але не



Архівний кресленник старого водогінного фільтру (розріз, план та фасад надземної споруди).



Будинок фільтру Дніпровського водогону в урочищі Палестина, 1886–1887 рр. Фото автора 2007 р.



Сучасний вигляд водогінної вежі у Хрещатому парку (“Водно-інформаційний центр”). Фото автора 2007 р.

збереглася) в автентичній вежі. Обидві вежі використовувалися для обслуговування 4-го водогінного району (району високого тиску). Цегляні споруди були восьмигранними, чотириярусними, з верхнім дерев'яним ярусом. На висоті третього ярусу на одній із веж розміщувався металевий резервуар для води ємністю 13 тис. відер. Башти мали винесені за периметр восьмикутника дерев'яні закриті сходові клітки, які внизу мали вигляд мурованого ганку, що на рівні третього ярусу переходив у закриту дерев'яну сходову клітку. До останнього часу сходи, як і верхній ярус, в автентичній башті були відсутніми [3.8].

Цікава деталь проекту веж була пов'язана саме із сходовою кліткою. Дерев'яні сходи на одній із башт підносилися вище даху самої вежі і мали використовуватися як пожежна каланча [3.9]. Але не збереглося документальних підтверджень, що саме така конструкція сходів була реалізована (хоча після реконструкції вежі отримали саме такі сходи). За архітектурною стилістикою водогінні вежі відносяться до споруд, виконаних в "цегляному стилі", з використанням елементів *романської* оборонної архітектури.

У 1895 р. закінчувався пільговий 25-річний термін концесії, після чого місто, згідно з контрактом, мало право достроково викупити водогін у товариства. Проте, оскільки саме з цього часу в Києві запроваджувалася також міська каналізаційна система і через це водогінні мережі та інженерні споруди потребували модернізації, міська влада вважала за краще відмовитися від негайного викупу водогону та висунути до товариства нові вимоги щодо реорганізації самої ідеї водогону²² [3.10].

Київський дніпровський водогін проіснував близько 25 років. Щодобово він постачав місту 500 тис. відер, або 6 300 м³ води. Разом з тим централізованою системою водогону було охоплено лише його центральну частину: Поділ, Липки, район Хрещатої долини, Старе місто та частково *Новоє Строєніє*. В інших районах продовжували користуватися звичайними колодязями, яких у Києві в 1870–1880 рр. було приблизно 1 300 [3.11].

Київське товариство водопостачання для загальноміських потреб відпускало воду на пільгових умовах, а для гасіння пожеж, фонтанів, поливання скверів та площ – безкоштовно. Тариф для користувачів було встановлено в розмірі 12 коп. за 100 відер води, а для поливу – 9 коп. на 1 кв. сажень [3.12].

До 1895 р. водопостачання Києва базувалося на використанні лише дніпровської води. Забруднення її та неможливість ретельного очищення призводило до чималих нарікань з боку мешканців. Якість питної води значно погіршилася у зв'язку з запровадженням в місті каналізаційної мережі, стоки якої скидалися на Куренівські поля зрошення, а потім у Дніпро. Крім того, вище водозабору були розміщені випуски стічних канав: Юрківської, Подільської, Кирилівської та ін., якими відпрацьовані води різних підприємств та приватних садиб потрапляли знову-таки в Дніпро. Додатковим інтенсивним джерелом забруднення дніпровської води була і гавань, яка теж розміщувалася вище водозабору. Таким чином, використання дніпровської води для пиття спричинювало кишково-шлункові захворювання, бо існуюча система фільтрів не справлялася з її очищенням [3.13].

Вирішити цю проблему в тогочасних умовах можливо було двома шляхами: або змінювати систему каналізації в цілому, або шукати нове джерело водопостачання. З двох варіантів було обрано останній. Питну якісну воду почали шукати під землею, на низьких водоносних горизонтах.

Про існування в Києві значних покладів якісної артезіанської води вже давно були зроблені припущення, які треба було ретельно перевірити. Почин у цій справі належав підприємцям, які шукали водоносні горизонти незалежно від товариства. Першу свердловину, з якої було отримано артезіанську воду, пробурили в 1886 р. на території Деміївського цукрового заводу; невдовзі успішне буріння відбулося у садибі Г. П. Шлейфера на розі Костянтинівської та Оленівської вулиць [3.14]. Ці та подальші спроби підтвердили, що в Києві

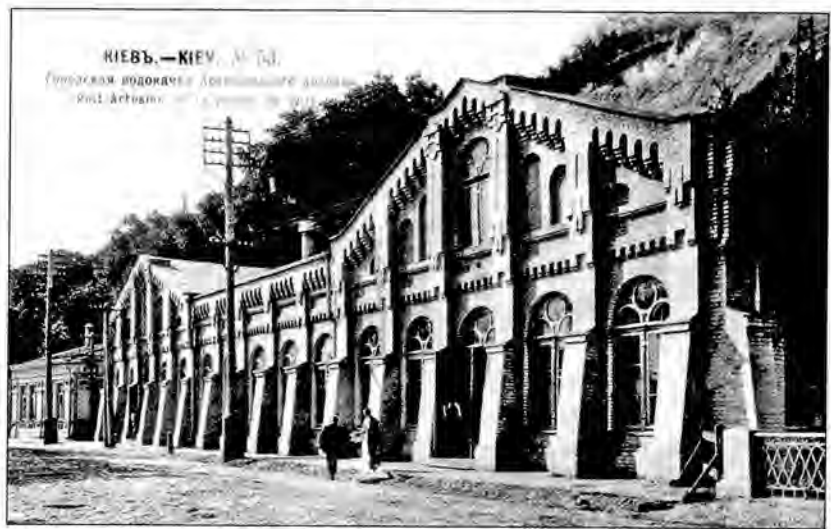
²² За третьою угодою між товариством і містом (1895 р.) термін концесії було продовжено до 1931 р.

є потужні артезіанські водоносні горизонти підкрейдяного та під'юрського геологічних шарів, причому останній має два підгоризонти²³ [3.15].

У додатковій угоді, яка була підписана між містом та Товариством водопостачання у липні 1895 р., зокрема йшлося: *“Городскому управлению предоставляется право требовать от предпринимателя снабжать жителей города годною для их употребления чистою артезианскою водою, без пропуска таковой через общиe фильтры, во всех частях города, где окажется возможным добыть таковую. Если же предприниматель не изъявит в течение 3-х месяцев желанія исполнить требования города или, изъявив желание, не исполнит требования в течение 2-х лет со времени предъявления такового, то городское управление оставляет за собой право: а) там, где предприниматель наделяет уже жителей г. Киева днепровской фильтрованной водою, устраивать водоразборные краны артезианской воды для приноса или привоза в дома жителей города; и б) в тех же местах, куда фильтрованная днепровская вода еще не подведена, устраивать и полное снабжение их артезианской водою”* [3.16]. Після підписання угоди Товариство водопостачання розпочало розробляти підземні водні ресурси.

Буріння перших чотирьох артезіанських свердловин для міської мережі водогону було проведено в 1895–1896 рр. під керівництвом професора С. Г. Войслова та гірничого інженера Й. Р. Кобецького біля нижньої насосної станції на Набережному шосе. Свердловини №№ 2, 3, 4 та 5 було зроблено біля споруди старої машинної станції, там же пробурили розвідувальну під'юрську свердловину (№ 1). Свердловини №№ 6 та 7 були зроблені біля нового машинного відділення на Набережному шосе. У кінці XIX ст. були пробурені ще дві свердловини – №№ 8 та 9 (у 1896 та 1899 р. під керівництвом Б. Вангеля) [3.17].

Для перекачування артезіанської води в мережу водогону на Набережному шосе біля будівлі сіткового відділення було споруджено нову машинну станцію, парові двигуни якої приводили в дію



Нижня нова машинна станція водогону. Поштова листівка поч. XX ст.



Нижня нова машинна станція водогону. Сучасний вигляд. Фото автора 2007 р.

²³ Перша спроба такої розвідки була зроблена значно раніше, в 1844–1847 рр., але вона була невдалою і буріння було припинене.

як насоси, так і генератори. У цій споруді працювали два насоси фірми *Black* потужністю 30 тис. відер води на годину для подання води до резервуарів у Царському саду. Одна з машин працювала постійно, інша була резервною. Крім того, тут були встановлені дві парові машини: *Compound* і *tandem-Compound* заводу Ешер-Васс (Цюрих) потужністю 110 к. с. (одна працювала постійно, друга вважалася резервною) [3.18].

Споруда складалася з двох частин. У більшій розміщувалися насоси (машинна зала), в меншій – парові машини з котлами (котельня). Кожне приміщення мало окремий вхід, крім того, вони також були з'єднані між собою. Частина машин (двигуни *Compound*) мали фундамент, що з'єднувався з фундаментом стін, тому зовнішні несучі стіни були підсилені пілонами, в які на рівні 2/3 вікон переходили у пілястри фасадів.

Цегляні фундаменти насосів були ізольованими. З протилежного фасаду біля котельної було встановлено металевий димар (не зберігся). Архітектуру споруди можна віднести до "цегляного стилю" з елементами *модерну*. Вона одноповерхова, двосвітна, без підвалу, прямокутна за планом. Приміщення котельні акцентоване з боку входу трикутним фронтоном. Аналогічний прийом був використаний над іншим входом. Площини повздовжніх стін розчленовані великими вікнами з напівциркульними завершеннями.

Артезіанське водопостачання було запроваджено одночасно з реконструкцією існуючої водогінної мережі. При підключенні до неї артезіанської води мережу не було суттєво змінено, а лише розширено та модернізовано. Всю територію міста було розділено на окремі райони водопостачання, які обслуговувалися власними насосними, розміщеними в різних частинах Києва. Це робило систему водогону більш пристосованою до київських умов. У зв'язку з цим ввели в дію додаткові насосні станції: Бульварну, Васильківську, а також Межигірську (остання не збереглася), які працювали від власних свердловин [3.19].

Отже, з 1898 по 1908 р. київська система водогону була змішаною; частина міста отримувала тільки артезіанську воду, інша – лише з Дніпра; були райони, що користувалися змішаною водою²⁴ [3.20]. Таким чином, на початку ХХ ст. місто отримало досить гнучку систему водогінної мережі, окремі частини якої могли працювати автономно. Всю територію Києва було поділено на чотири райони, які, залежно від розташування над рівнем Дніпра, обслуговувалися мережею з певним тиском.

Перший район – *низького тиску* (Поділ та Плоська частина) – обслуговувався напірним резервуаром Палестинського фільтру.

Другий район – *середнього тиску* (*Новоє Строєніє*, Хрещатик та прилеглі до нього вулиці, Бібіковський бульвар, товарна станція та Кадетський корпус). Додатковими заходами при змішаному водогоні цього району було використання Бульварної та Васильківської насосних станцій. Вони працювали від групи артезіанських свердловин, розміщених в долині р. Либідь. Одна з них знаходилася неподалік від Південноросійського машинобудівного заводу (по вул. Жиланській), інша – в кінці вулиці Васильківської, поблизу сучасної Либідської площі (обидві збережені до нашого часу).

Третій район – *високого тиску*²⁵. Вода в ньому подавалася під тиском водогінних веж і обслуговувала Старе місто, Лук'янівку, Єврейську лікарню, Кирилівський богоугодний заклад, район Сирцю, Шулявку та Політехнічний інститут (за винятком В. Васильківської, Бібіковського бульвару, Ярославого Валу, Львівської площі та Житньої вулиці).

Четвертий район – *підвищеного тиску* – обслуговував більшу частину Старого міста, Липки та Печерськ [3.21].

Коли Київ повністю було переведено на артезіанське водопостачання, водогінна мережа обслуговувалася 24 артезіанськими свердловинами з дебітом 3 млн відер води на добу

²⁴ Під час холерної епідемії 1908 р. були закриті всі дніпровські водозабори, і місто повністю перейшло на артезіанську воду.

²⁵ Саме для цього району й було запроваджено систему водогінних веж.

(30 тис. м³). У 1913 р. загальна довжина водогінної мережі складала 175 км. На цей час до Київського водогону було підключено майже 40% всіх садіб міста [3.22]. За станом на 1914 р. водогінна мережа мала 21 артезіанську свердловину, довжина артезіанської мережі сягала 185 км, в тому числі водоводів – 13 км [3.23].

Кількість спожитої води визначалася за допомогою спеціальних лічильників (вodomірів), які користувачі встановлювали власним коштом. Найбідніші мешканці за посвідками міської управи мали право отримувати воду безкоштовно з вуличних кранів та басейнів, але лише відрами та глеками. Також безкоштовно дозволялося всім пити воду з міських водозбірних кранів [3.24].

Починаючи з 1908 р. київський водогін працював лише на артезіанській воді, і нестача води в мережі, особливо із запровадженням нової каналізаційної системи, відчувалася все гостріше. Протягом кількох років місто вело переговори з Київським товариством водопостачання на предмет викупу водогону, але ціну так і не було узгоджено. Каналізація на той час вже була власністю міста, тож торги з боку Міської думи підтримував С. Д. Марголін, який був на той час директором правління товариства. Зокрема він зазначав: *“Водопровод и канализация столь тесно связаны между собой, и в своем постепенном развитии должны друг с другом согласовываться, и что оба эти хозяйства – и водопровод, и канализация должны быть в руках одного хозяина. Раз канализация уже перешла во владение города, то должен перейти и водопровод”* [3.25].

Викуп водогону зрештою відбувся наприкінці 1914 р.; його сума становила 3,777 млн руб. Перспективи розвитку київського водогону після зміни власника були розглянуті за спеціальним проектом, розробленим під керівництвом професора Київського політехнічного інституту В. Ф. Іванова, фахівця з водопостачання. Він створив “Водопровідне бюро”, яке, використовуючи статистичні дані по місту, розробило програму підвищення продуктивності київського водогону. У своїй доповіді Міській думі “До проекту водопостачання м. Києва” В. Ф. Іванов обґрунтував можливості подальшого використання дніпровської води після її ретельного очищення та знезараження [3.26]. Після викупу водогону, починаючи з 1915 р., всі роботи, пов’язані з підключенням води, почали виконуватися коштом самих мешканців. Крім того, жителі мушили сплачувати за ремонт тієї частини мережі, яка з’єднувала міську мережу з водолічильниками власників. Тариф на воду також було підвищено [3.27].

Варто відзначити, що численні інженерні споруди київського водогону зайняли відповідні місця в міському ландшафті, завдяки чому певні місцевості Києва набули оновленого вигляду. Приміром, комплекс споруд Дніпровського водогону було розміщено на Набережному шосе, біля Колони Магдебурзького права та на Олександрівському узвозі, водогінні вежі – на найвищих відмітках дніпровських схилів, що прилягають до Хрещатой долини. Михайлівську водогінну



Вид на Михайлівську водогінну вежу на Володимирській гірці, 1871–1872 рр. Фото поч. XX ст.

вежу, зважаючи на те, що схили тогочасної Володимирської гірки майже не були озеленені, можна було споглядати з багатьох точок міста серед православних святинь. Візуальний контраст між зовсім різними за своїм значенням об'єктами було пом'якшено за допомогою суто архітектурних засобів – стилізацією екстер'єру водогінної вежі під оборонну.

Найбільшою окрасою київських площ, парків та скверів стали фонтани (за проектом архітектора Шіле в 1898–1900 рр. було розроблено два типи фонтанів: великий та малий)²⁶. Перший з великих фонтанів з'явився на Царській (нині – Європейській) площі. Пізніше його було знято, але за тим же зразком у Києві встановили ще шість великих фонтанів, відлитих на заводі О. Ф. Термена.

Розміщувалися київські фонтани таким чином: Олександрівська площа (малий); Царська площа (великий); Софійська площа (великий); Бессарабська площа (великий); Велика Васильківська та ріг Караваєвської (великий); Миколаївський (великий); біля ІV Гімназії (малий); поблизу верхнього пам'ятника Св. Володи-



*Вид на Царську площу з фонтаном Дніпровського водогону.
Фото кін. ХІХ ст.*



*Фонтан Дніпровського водогону на площі Богдана Хмельницького
(сучасна Софійська площа). Фонтан не зберігся. Фото 1910-х років.*

²⁶ Усього в Києві на той час було споруджено 14 фонтанів у різних частинах міста, а також 11 водорозбірних колонок для неможливої частини населення, де вода відпускалася безкоштовно [З.28].

миру та біля колишнього міського театру (малі – не збереглися) [3.29]. Нині в Києві працюють п'ять великих фонтанів: у Золотоворітському сквері; на площі Івана Франка (біля театру ім. Івана Франка); в Маріїнському та Міському парках; у сквері на розі сучасних вулиць Гончара та Михайла Коцюбинського (куди фонтан було перенесено). Малі фонтани існують у сквері біля Володимирського проїзду, а також перед парковим фасадом Маріїнського палацу (перенесений) та у сквері поблизу вул. Федорова (наново зведений у формах, близьких до аналогу).

Водогінні вежі, як і більшість споруд першого Київського водогону, виконані в “цегляному стилі” з елементами під “романську” або “готичну” архітектуру. Оригінально виглядала верхня машинна станція, що розташовувалася на Олександрівському узвозі біля старого фільтру, побудована із застосуванням різноманітних еkleктичних прийомів та архітектурних деталей (була знищена під час німецької окупації). Інші будівлі водогону більше нагадують станційні залізничні споруди (будинок над фільтром в урочищі “Палестина”, насосні станції артезіанського водогону). Одна з насосних станцій – Бульварна, що неподалік від вокзалу, була вирішена як складова загального комплексу залізничних споруд станції “Київ-Г”.

Нині на початку Набережного шосе існує добре збережений до нашого часу комплекс споруд першого Київського водогону, історична забудова якого становить невід’ємну частину міського культурного ландшафту правого берега Дніпра. Разом з іншими визначними об’єктами культурної спадщини вони створюють оригінальну просторову композицію історичної забудови на тлі високих озелених дніпровських схилів. Зважаючи на унікальність цього інженерного комплексу та його добру збереженість як автентичного, маємо охороняти його як частину міського культурного ландшафту Правобережжя.

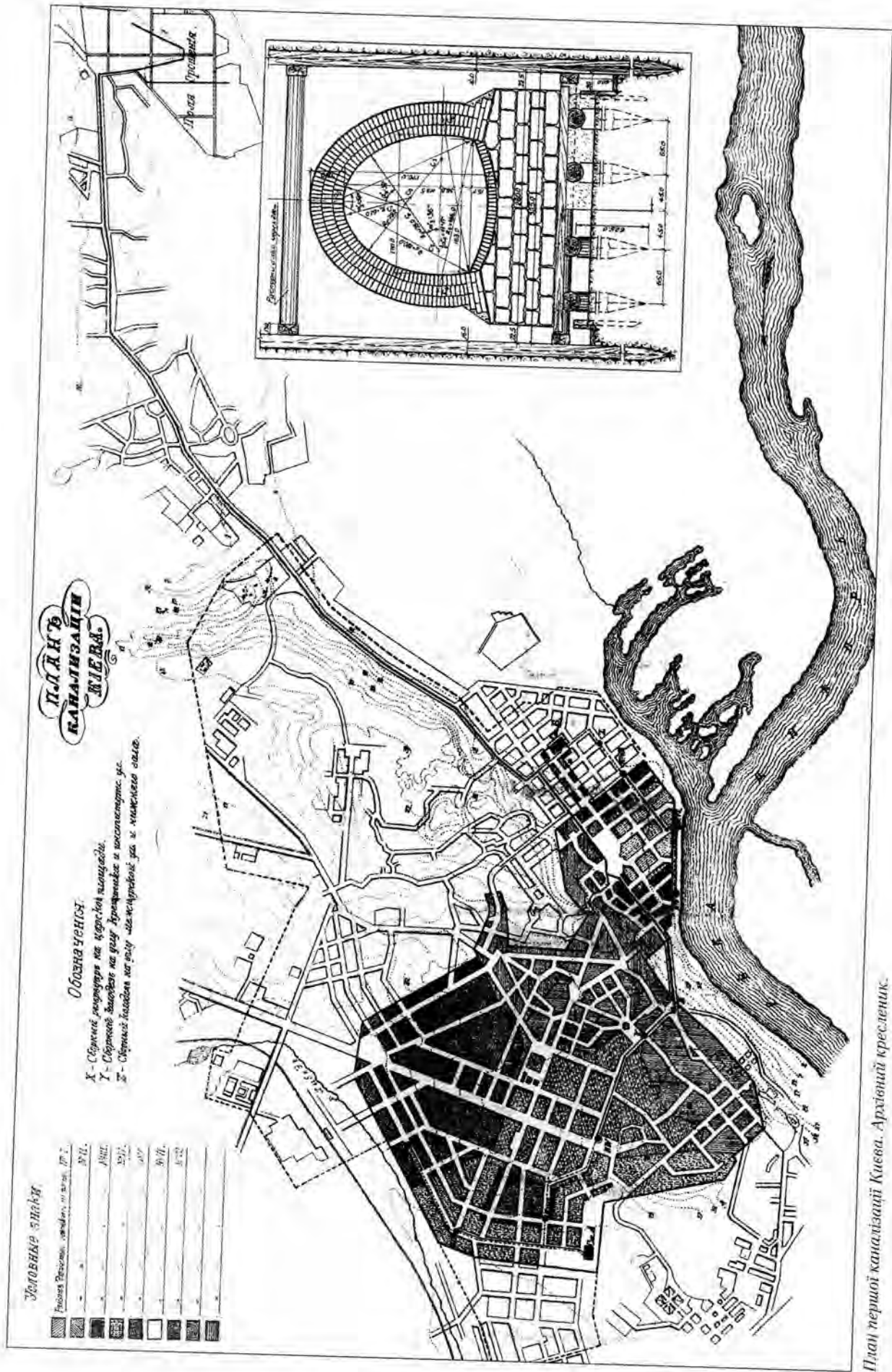


Водогінні споруди на набережній Дніпра біля Поштової площі. Фото автора 2007 р.

3.2. Каналізація

Порівняно з водогоном загальну каналізаційну систему міста було побудовано досить пізно. Якщо її теоретичні розробки розпочалися наприкінці 1870-х, то будівництво здійснилося лише у 1890-х, хоча Київ був каналізованим одним із перших в Російській імперії.

У вересні 1879 р. Міська дума призначила першу Комісію на чолі з професором Є. І. Афанасьєвим для вивчення питання щодо будівництва централізованої, так званої “правильної”, системи каналізації в Києві [3.30]. Лише через 10 років міська влада доручила



План першої каналізації Києва. Архівний кресленник.

підприємцеві К. Я. Балкіну скласти проект каналізації та збудувати її. В основу проекту були покладені такі основні вимоги: каналізація повинна будуватися за роздільною системою; вона має бути розрахована на подвійну кількість мешканців міста; стоки слід відводити на поля зрошення у район, визначений містом²⁷ [3.31].

У 1891 р. міське правління остаточно ухвалило проект, розроблений К. Я. Балкіним (за участю інженера С. П. Сабліна), і в квітні 1893 р. розпочалося прокладання перших трубопроводів. Наступного року було закінчено всі основні роботи зі спорудження першої черги централізованої мережі.

Спочатку К. Я. Балкіним було укладено з містом угоду на будівництво та подальшу експлуатацію каналізації впродовж 10 років. Із метою залучення коштів для реалізації цього задуму було створено акціонерне товариство каналізації (під керівництвом професора Є. І. Афанасьєва), якому К. Я. Балкін передав свої права згідно з контрактом. Основний капітал товариства становив 1 млн 600 тис. руб. Акції розповсюджувалися переважно серед київських домовласників; певну нестачу покрили великі внески найзаможніших городян: (зокрема 210 тис. руб. сплатили брати Терешенки, 261 тис. руб. – брати Бродські) [3.32]. Відповідно до контракту, що уклало товариство з містом, останнє мусило сплачувати протягом 36 років 154 700 руб. щорічно. Після закінчення терміну Київ вступав у права власника каналізаційної мережі, в подальшому витрачаючи щорічно 50 тис. руб. [3.33].

Усі роботи зі спорудження першої черги каналізаційної мережі було виконано майже за 20 місяців. Її основу становили вуличні та дворові самопливні колектори, сім ежекторних станцій системи Шона, Троїцька парова компресорна станція, Введенська парова насосна та компресорна станції та Куренівські поля зрошення з насосною станцією підкачки [3.34].

До каналізованої території Києва входили



Вид Царської площі (сучасна пл. Європейська). На передньому плані фонтан та навільйон для очікування трамваю. Під клумбою – головний резервуар для збирання каналізаційних стоків першої київської каналізації.

Літографія поч. XX ст.



Сучасний вигляд Введенської каналізаційної насосної станції з вул. Ратманського. Фото автора 2007 р.

²⁷ Перша черга централізованої каналізаційної мережі Києва охоплювала територію на 80 тис. мешканців.

п'ять поліцейських ділянок, на які було розділене місто: Старокиївська, Дворцова, Подільська, частково Либідська та Бульварна. Під час першої черги не були каналізованими: Печерськ, Плоська й Лук'янівська ділянки та передмістя.

Із підвищених місцевостей (Липок, частини Верхнього міста) стоки надходили до збирного резервуару самопливом. Територію міста, каналізовану за допомогою ежекторів, було розділено на два каналізаційні райони – Головний та Подільський, кожний з яких обслуговувала власна насосна станція. Головний район каналізував усе Верхнє місто, тут працювало 9 ежекторних установок (у чотирьох шахтах, розміщених послідовно в напрямку до Царської площі, де був розташований основний збирний резервуар стоків Верхнього міста). Збирний резервуар був з'єднаний із головним колектором, що відводив стоки на Куренівські поля зрошення.

Подільський ежекторний район було обладнано 6 ежекторами в трьох шахтах. Усі каналізаційні стоки Подолу збиралися в резервуар на Введенській насосній станції, а звідти перекачувалися до головного колектору. Обидва райони були забезпечені автономними інженерними системами і діяли незалежно один від одного.

Куренівські поля зрошення знаходилися досить далеко від житлових кварталів. Для їх розміщення було відведено 271 десятина міських земель, з яких безпосередньо під поля відводилося 160 десятин (11 дес. – під службову садибу, інші 100 дес. займали заплавні луки та ліс). Поля було розміщено на території, яка знаходилася на 5 м вище від найвищих паводкових вод та на 3 м вище від найвищих ґрунтових вод. Проект полів зрошення був розроблений професором Петровської академії А. А. Фадеевим, який особисто керував будівництвом [3.35].

Київська Шонівська система каналізації – одна з перших у Російській імперії, а також в Європі спроб будівництва централізованої роздільної мережі каналізації з очисткою стоків на полях зрошення²⁸ [3.36]. Каналізаційною мережею було охоплено близько тисячі садиб Києва, переважно в центральній частині міста. Загальна довжина мережі складала 70 верст, а її потужність – понад 6 тис. м³ стоків на добу [3.37].

Шонівська система каналізації, незважаючи на окремі незначні пошкодження, експлуатувалася близько 18 років. Вона могла б працювати й далі, коли б не мала суттєвих недоліків. По-перше, незважаючи на подвійну пропускну спроможність, уже в 1899 р. спроектована мережа досягла межі своєї потужності; а в 1904 р., коли населення Києва перевищило 300 тис. мешканців, мережа зовсім перестала справлятися з пропусканням стоків. По-друге, скидання каналізаційних стоків у районі Куренівки, вище за течією від місця водозабору, вельми негативно впливало на якість питної води Дніпровського водогону.

Потрібна була загальна реконструкція каналізаційної системи. Ідея нового проекту каналізаційної системи Києва по-



Введенська каналізаційна насосна станція. Плуажерна станція.
Фото автора 2007 р.

²⁸ Київ став одним з небагатьох каналізованих міст Російської імперії. Для порівняння: Одеса – 1874 р., Тифліс – 1874 р., Царське Село – 1880 р., Гатчина – 1882 р., Ялта – 1886 р.

лягала в повній реорганізації мережі Верхнього міста. З цією метою в 1909 р. в заплаві р. Либідь було прокладено самопливний каналізаційний колектор, який відводив стоки в Дніпро після очищення у відстійниках в районі Лисої гори нижче від міста. Тут була побудована нова (Звіринецька) насосна станція, яка працювала до 1918 р.²⁹.

За нової системи утворилися два самостійні басейни, що підлягали каналізації – Подільський та Либідський [3.38]. Причому Подільський працював за старою схемою і скидав стоки на Куренівські поля зрошення [3.39].

У 1909 р., коли завершилися всі роботи зі спорудження Либідського колектора, місто нарешті викупило каналізаційну мережу в акціонерного товариства; сума викупу становила близько 1 млн руб. [3.40].

Упродовж 1905–1910 рр. були побудовані окремі каналізаційні мережі Києво-Печерської лаври та Кадетського корпусу, для якого в 1908 р. було влаштовано Скоморошинський колектор. У 1912 р. на території Введенської насосної станції спорудили нову плунжерну каналізаційну станцію, а поряд з нею – новий резервуар, розрахований на перспективний розвиток каналізаційної мережі. Будинок старої насосної станції було перебудовано на адміністративні та житлові приміщення.

На той час повністю закінчили реконструкцію каналізаційної мережі міста – було побудовано нові колектори Подільської системи: Глибочицький, Кирилівський та Почайнинський. Прокладання цих трьох колекторів дало змогу каналізувати Лук'янівку, весь Поділ та Куренівку.

До наших днів збереглися будівлі Подільської каналізаційної станції (1894–1912 рр.) по вул. Введенській, 23: адміністративний корпус (стара насосна станція) з димарем заввишки 15 м; плунжерна каналізаційна станція; споруда приймального резервуару та бойлерна. Добре збережені зовні корпуси насосної, виконані у *“цегляному стилі”*, нині займають помітне місце серед історичної забудови Подолу.

3.3. Київський трамвай

Пересічений рельєф та розосередження житлових районів Києва на великій території значною мірою ускладнювали сполучення між ними. Особливу актуальність проблема організації міського транспорту набула наприкінці XIX ст. До того ж через переселення до Києва в пошуках роботи значної кількості незаможного населення постали нові вимоги до вирішення проблеми пересування мешканців у середині міста. Транспортне питання можливо було вирішити лише за умов запровадження в Києві централізованого міського транспорту загального користування.

Питання про міську залізницю на кінській тязі – *“конку”*, яка б забезпечувала зв'язок центру з Подолом та вокзалом, постало ще наприкінці 1860-х років.

У 1873 р. групою ініціаторів на чолі з підприємцем Корчак-Сивицьким міській владі було запропоновано перший проект з організації в місті кінної залізниці за двома лініями: вокзал – Глибочицька – Поділ та вокзал – Хрещатик – Царська площа. Хоча цей проект і було схвалено, його практичне втілення не відбулося [3.41].

Невдачею закінчився і проект компанії зі змішаним капіталом на чолі з підприємцем Рубаном (1880 р.), що також передбачав два маршрути: перший – від Контрактового будинку по вулицях Олександрівській – Хрещатику – В. Васильківській – Жиланській – Безаківській до вокзалу і другий – по Великій Володимирській до сполучення з головною трасою

²⁹ У 1918 р. після потужного вибуху артилерійських складів фортеці Лисої гори (що на Звіринці), систему очищення було зруйновано і не відбудовано.

по вул. Малій Житомирській та Караваєвській. Але під час розгляду проекту Думою було висунуто два суттєві зауваження: по-перше, в поданому проекті не було враховано зв'язки з київськими базарами і, по-друге, при технічному виконанні шляхів по Олександрівському узвозу та Хрещатику необхідною умовою було обов'язкове прокладання водовідводного колектору. Підприємці на ці додаткові умови не згодні, і проект міського транспорту було закрито на шість років [3.42].

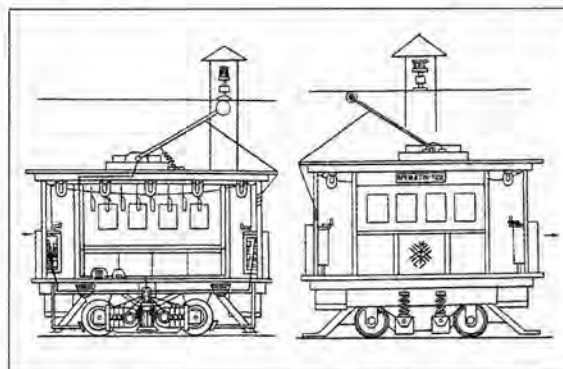
Зрештою в 1886 р. міська управа оголошує конкурс на проект київської міської залізниці, у якому взяли участь: інженер-полковник А. Є. Струве, Товариство Брянського рейкопрокатного заводу та підприємці Модль та Балог. Під час першого розгляду всі проекти було відхилено, під час наступного проект А. Є. Струве визнали найбільш перспективним порівняно з іншими претендентами, і вибір було зроблено на його користь.

У липні 1889 р. між містом та А. Є. Струве нарешті було укладено контракт терміном на 45 років (з 1 листопада 1889 р. по 1 листопада 1934 р., коли підприємство мало б перейти у власність міста). За право спорудження та експлуатації міської залізниці підприємець мав щорічно вносити на користь міста певну суму, залежно від річного прибутку. Згідно з угодою, він мав право передати свої договірні права акціонерному товариству. Скориставшись цією нагодою, А. Є. Струве організував акціонерне товариство [3.43]. У грудні 1890 р. на найвищому рівні було затверджено статут Товариства київської міської залізниці з основним капіталом 1 млн руб. (4 тис. акцій по 250 руб.; з часом сумарна емісія сягнула 5 млн руб.).

У контракті передбачалося влаштування міської залізниці з використанням не лише кінної тяги: *“Употребление парового или иной системы двигателя, вместо конного, допускается с разрешения городского общественного управления, причем проект такого движения должен быть представлен на утверждение Министерства внутренних дел”* [3.44]. Таким чином, згідно з угодою 1889 р., київська міська залізниця повинна була обслуговуватися двома тягами – кінною та паровою; але А. Є. Струве було запропоновано, ще до утворення акціонерного товариства, ввести ще й електричну тягу [3.45]. Цю новаторську ідею генерал-полковнику треба ще було “пробити” в Петербурзі, оскільки тільки-но тривало випробування використання електроенергії в транспортних засобах. Досліди Ф. А. Піроцького в Петербурзі, а потім демонстрація його винаходу – електричної залізниці – на міжнародній виставці в Парижі в 1881 р. та побудова фірмою “Сіменс” електрифікованої залізниці між Берліном та Ліхтенфельдом наочно продемонстрували можливості нового застосування електроенергії³⁰ [3.46].

Мотивація застосування більш потужної тяги – електричних двигунів – у міській залізниці Києва через складний рельєф міста була основним і досить серйозним аргументом на користь нового виду транспорту. Водночас пропонувалася інша система живлення, ніж у А. Ф. Піроцького, при якій зворотнім дротом є кабель під землею, а не рейка [3.47]. За підтримки голови електротехнічного відділу Російського технічного товариства В. А. Флоренсова Технічно-будівельний комітет МВС, зрештою, 18 лютого 1891 р. ухвалив проект київського електричного трамваю [3.48].

Із метою перевірки рентабельності нового підприємства було запропоновано зробити експериментальну ділянку на електричній тязі на Олександрівському узвозі. Першого липня 1892 р. трамвайний маршрут на електричній



Креслення першого електричного київського трамваю інженера А. Є. Струве

³⁰ За системою А. Ф. Піроцького підведення електроенергії здійснювалося від електродвигунів до транспортного засобу через рейки. З 1884 р. в Англії (в м. Брайтоні) розпочала роботу лінія трамваю за системою Піроцького.

тязі довжиною 1,5 версти почав працювати на лінії Поділ – Хрещатик.

Перший трамвайний маршрут на електричній тязі являв собою однокільний шлях з роз'їздом посередині, де було розміщено електричний двигун. Одночасно з протилежних кінців лінії рухалися два вагони. Електричний струм живив вагони через повітряну мережу, зворотнім провідником якої був кабель, прокладений в землі (мідний “канат”), сполучений з рейками. З повітряної мережі струм через мідний ролик потрапляв по кабелю до електродвигунів, розміщених під підлогою вагону, і “крутив” колеса [3.49].

Випробування повністю виправдали себе, і в наступному році була побудована стаціонарна електрична станція з урахуванням перспектив розвитку електричної тяги. Дійсно, за 1893 р. прибуток від експлуатації електричної ділянки перевищив усі витрати як по ній, так і по всіх інших ділянках міської залізниці [3.50]. Досвід експлуатації київського трамваю на електричній тязі показав значні переваги над “паровиками”, тому товариство вирішило ввести нові маршрути, і на 1894 р. вони становили вже 10 верст³¹.

Від початку запровадження київської міської залізниці діяло п'ять маршрутів: Олександрівська вулиця та Олександрівський узвіз (електрична тяга), Хрещатик – В. Васильківська (кінна та парова тяга), Олександрівська – Кирилівська (кінна та парова тяга), Хрещатик – Львівська площа (кінна тяга), Хрещатик (кінна тяга) [3.51]. У 1893 р. трамвайну лінію було прокладено на Печерськ до Фортечної брами. У 1894–1895 рр. електрична тяга замінила кінну на вулицях Великій Васильківській та Володимирській.

До початку 1895 р. кінська тяга була змінена на електричну на лініях: Васильківській, Кадетській, Львівській та Володимирській, а в 1896 р. електрифікували Караваєвську лінію. І нарешті в 1905 р. було електрифіковано останню лінію конки – Кирилівську [3.52].



*Перша трамвайна електрифікована лінія.
Трамвай на Олександрівському узвозі. Фото поч. XX ст.*



*Сучасний вигляд першої електричної станції міської залізниці.
Фото автора 2006 р.*

³¹ Одночасно зі збільшенням трамвайних маршрутів Києва А. С. Струве отримав пропозиції щодо запровадження електричного трамваю в Баку та Орлі. У Петербурзі трамвай на електричній тязі з'явився лише в 1895 р., але це була тимчасова “зимова” колія, яку було прокладено по льоду через Неву від Зимового палацу до Митинської набережної.

У 1895–1898 рр. здійснено роботи із влаштування ліній по вул. Маріїнсько-Благовіщенській, далі через Галицький базар до Сінної площі; а також впроваджено Лагерну лінію (від Лук'янівки до військових таборів на Сирці). У 1899 р. вагони трамваю рушили вздовж Брест-Литовського шосе (суцільним шляхом від Бессарабки до Політехнічного інституту) [3.53].

Нове століття київський трамвай зустрів з новою лінією – Дачною, яка з'єднала дачне селище Пуци-Водицю з Києвом. Перші чотири роки лінія діяла на паровій тязі, а з 1904 р., коли в Пуці-Водиці було побудовано дизель-моторну станцію, – на електричній. У 1903 р. було побудовано Межигірську лінію, в 1804 р. – Лук'янівську, так звану “Київську Швейцарію”, що з'єднала верхню частину Лук'янівки з Куренівкою [3.53].

У 1904 р. на київському трамваї відбулася зміна власника. Після смерті Л. І. Бродського, якому належали дві третини основного капіталу, спадкоємці продали його паї бельгійському банку. За “бельгійський” період розвитку київської міської залізниці будуються нові лінії, а також другі колії до вже існуючих одноколейних ліній (1901–1902 рр.) [3.54]. У 1909 р. введено чотири нових лінії – Прорізну, Глибочицьку, Звіринецьку та невелику – Набережну (від Поштової площі до гавані). Разом із міською залізницею існували дві позаміські – Святошинський (з вузькою колією) та Деміївський трамвай. Останній, власником якого був Д. С. Марголін, було організовано в 1908–1909 рр.; він мав два маршрути загальною довжиною 4,5 версти [3.55].

До 1910 р. трамвайними маршрутами було охоплено всі центральні райони міста та більшу частину передмість. Дівав мототрамвайний зв'язок із лівим берегом – Передмістною Слобідкою та Дарницею.

Запровадження системи міського транспорту – трамваю – істотно змінило вигляд київських вулиць. Тепер всі центральні вулиці мали трамвайні колії, які здебільшого пролягали посередині проїжджої частини. Вздовж трамвайних рейок стояли ряди дерев'яних стовпів з електричними дротами (лише на Хрещатику, а потім на Фундуклеївській ці опори були металевими)³².



Фунікулер, 1904–1905 рр. Архітектор М. К. П'ятницький, інженери А. А. Абрагамсон та О. О. Баршніков. Літографія поч. ХХ ст.

³² На багатьох поштових листівках того часу електричні дроти навмисно прибрано, щоб не псувати загального вигляду вулиць.

У 1904–1905 рр. коштом Товариства міської залізниці було створено Михайлівський електричний канатний підйом – фунікулер – для швидкого переміщення пасажирів у межах дії квитка між трамвайними шляхами Верхнього міста та Подолу. Станційні споруди й технічне обладнання проектували архітектор М. К. П'ятницький та інженер О. О. Баришніков. Ідеологом та співавтором проекту був А. А. Абрагамсон [3.56]. Спочатку з економічних міркувань фунікулер закінчувався біля садиби № 6 на Боричевому узвозі; лише за радянських часів (1928–1929 рр.) його було продовжено до Поштової площі [3.57].

Таблиця 5.

Трамвайні маршрути Києва на 1913 р.

№ маршрутів	Назви ліній	Траси
1	Хрещатицька	Олександрівська пл. – Царська пл. – Либідь
2	Вокзальна	Олександрівська пл. – Царська пл. – Вокзал
3	Печерська	Царська пл. – Олександрівська вул. – Військове училище
4	Львівська	Думська пл. – Львівська пл. – церква Федора
5	Прорізна	Прорізна – Мала Володимирська – Керосинна
6	Політехнічна	Бессарабська пл. – Політехнічний інститут
7	Липська	Бессарабська пл. – Кругло-Університетська – Лавра
8	Караваєвська	Караваєвська вул. – Жилинська
9	Мар. Благівіщенська	Думська пл. – Синній базар – Галицький базар – вул. Мар. Благівіщенська – Царська пл.
10	Володимирська I	Товарна станція – Володимирська – Михайлівський підйом
11	Володимирська II	Жилинська – Володимирська – Андріївська церква
12	Звіринецька	Товарна станція – Володимиро-Либідська – Військове училище – Іонівський монастир
13	Глибочицька	Поштова пл. – Олександрівська пл. – Глибочицька – Вокзал
14	Набережна	Поштова пл. – Гавань
15	Підйом на Боричів узвіз	Верхня каса – Нижня каса – Боричів узвіз – Олександрівська площа
16	Кирилівська	Олександрівська пл. – Петропавлівська пл.
17	Межигірська	Олександрівська пл. – Межигірська – Йорданська церква – Кирилівська лікарня – церква св. Федора
18	Лук'янівська	Кирилівська лікарня – церква св. Федора
19	Дачна I	Олександрівська пл. – Пуща-Водиця
20	Дачна II	Думська пл. – церква св. Федора – Кирилівська лікарня – Пуща-Водиця
21	Лагерна	Церква св. Федора – військові табори



Сучасний інтер'єр нижнього навітряючу фунікулера.
Фото автора 2006 р.



Вагони фунікулера на стріліці.
Фото автора 2006 р.

Зберіганням та ремонтом трамвайної техніки займалися трамвайні парки (за аналогією із сортувальними залізничними станціями). Для потреб Товариства київської міської залізниці місто відвело спеціальні ділянки в різних частинах Києва [3.58]. На початку 1890-х у Києві було організовано чотири трамвайних парки: Лук'янівський, Васильківський, Олександрівський (біля Поштової площі) та Троїцький (на Куренівці) [3.59]. У 1894 р. побудовано Кузнечний парк. Пізніше Олександрівський та Васильківський парки було ліквідовано (в 1904 р. Васильківський парк переобладнано на загальноміські трамвайні майстерні). Кожен парк мав ремонтні майстерні, приміщення для зберігання вагонів, а Лук'янівський та Олександрівський – ще й електростанції для забезпечення трамвайного господарства власним струмом.

На території Олександрівського парку було побудовано дві електричні станції. Одна (1894 р.) мала чотири парові машини потужністю 150 к. с. кожна і була першою мурованою електростанцією. Вона працювала загалом 9 років, після чого її так і не було знесено. Як додаткова електрична станція використовувалася під час енергетичної кризи 1920 р., коли були проблеми з паливом³³.

У 1903 р. поряд з паровою було побудовано набагато потужнішу – дизельну, яка стала Центральною станцією трамвайного господарства Києва (спочатку вона мала 4, а потім 6 дизелів на 400 к. с. кожний) [3.60]. Споруда Центральної станції була зведена на місці дерев'яних майстерень Олександрівського парку, між дерев'яним приміщенням, де зберігалися вагони, та існуючою першою електричною станцією. Центральна електрична станція міської залізниці зводилася в два будівельні етапи (1901–1903 рр. та 1907–1908 рр.). Нову станцію споруджено з використанням передових на той час інженерних технологій. Авто-



План першого Олександрівського трамвайного парку з двома електричними станціями – старою та новою. Архівний кресленик початку ХХ ст. (копія).



Центральна електрична станція міської залізниці, 1903–1908 рр. Архівний кресленик, 1924 р. (копія).

³³ Споруда станції й досі існує, але у перебудованому вигляді.

рами проекту виступили цивільний інженер В. А. Безсмертний та інженер А. А. Абрагамсон. Зокрема за проектом останнього було зроблено залізобетонне склепінчасте покриття над машинною залом, яка являла собою цілісний об'єм розмірами 16 x 36 x 9,5 м [3.61].

За первинним проектом станція складалася з двох частин: більша – машинна – являла собою приміщення для установки дизелів, а прибудова – флігель на першому поверсі – використовувалася для установки акумулюючих батарей; верхні поверхи використовувалися як службові приміщення [3.62]. Спочатку між двома електричними станціями – новою та старою – залишалася незабудована територія, яку займали сходи та витяжний димар. При збільшенні потужності, під час реконструкції станції, старий та новий корпуси з'єдналися.

Збережена до нашого часу споруда нової станції була зведена із використанням нової архітектурної течії – *модерну*. Характерні для цього стилю вертикальні членування фасадів та загальні пропорції вікон підсилюють значимість будівлі. Завершення даху із застосуванням великопрогонних циліндричних склепінь добре простежується на південному торцевому фасаді споруди (первісну конструкцію даху над машинною залом було подовжено над прибудовою) [3.63]. Двосвітні приміщення зали, ритмічно розташовані великі, з нагівциркульним завершенням, вікна, високі щипці-брандмауери, декор крупних пропорцій тощо – суттєво відрізняє дану споруду від інших, зведених поруч. Раніше симетрію фасаду порушували вхідні двері та сходи до них, що розташовувалися з північного боку споруди³⁴.

Уже за радянської доби будівлю трамвайної електростанції було пристосовано до адміністративних функцій (виконано міжповерхові перекриття, зроблено внутрішнє перепланування, перенесено вхід та ін.) [3.64].

Серед історичної забудови Подолу, розміщеній вздовж набережної Дніпра, будівля трамвайної електростанції разом зі спорудами Київського водогону продовжує виробничу архітектурну тему Подолу кінця XIX – початку XX ст., зберігаючи своєрідний колорит виробничо-торгівельного осередку. Історична виробнича забудова набережної, що добре оглядається з боку Труханова острова, є невід'ємною частиною загальної панорами Києва з боку Дніпра.

До визначних історичних споруд Лук'янівського трамвайного парку, що повністю збереглися в складі даного комплексу, належать електрична станція, конторський будинок (1909–1910 рр.), а також споруда диспетчерської (1894–1895 рр.). Основні муровані споруди парку – електрична станція та конторський будинок, на відміну від Центральної, вирішені



Сучасний вигляд Центральної електричної станції міської залізниці. Фото 2007 р.

³⁴ За первинним проектом на північному фасаді під напівкруглим завершенням було викладено цеглою дату зведення – “1903”.

як окремі будови з однорідним функціональним призначенням. Автор проекту – цивільний інженер К. В. Остроградський [3.65]. Більш пізні за часом зведення порівняно з Центральною станцією споруди виконані у формах зрілого модерну і до недавнього часу існували в складі Лук'янівського трамвайного парку (машинне приміщення було перетворено на ангар для зберігання трамваїв, до якого прибудовано корпус у сучасних конструктивних формах) [3.66].

Тривалий час київський трамвай в цілому задовольняв потреби міста. Справи особливо поліпшилися після введення в дію нової електричної станції на Лук'янівці. Проте після 1913 р. загальної потужності електричних трамвайних станцій уже не вистачало для експлуатації всього трамвайного парку міста. Тому Товариство міської залізниці частково закуповувало електроенергію в електричного товариства “Уніон” [3.67].

Між тим у загальному стані трамвайного підприємства намітилася криза, пов'язана з намаганням міської влади взяти контроль над вельми рентабельним підприємством у свої руки. З 1912 р. Київська дума, скориставшись відповідним положенням контракту, розпочала кампанію з дострокового викупу трамваю. Було проведено спеціальну міську позику. Але справа з викупом затягнулася на роки. У цей період товариство не вважало за доцільне поновлювати трамвайний парк, ремонтні роботи на лініях проводилися вибірково, тому трамвайне господарство міста зазнало значної амортизації. Тим часом деякі фахівці порушували питання про те, що існуюча трамвайна мережа вже не відповідає стрімкому розвитку міста і її треба або докорінно реконструювати, або ввести додатково новий вид міського транспорту – метрополітен [3.68].

3.4. Електроенергетика

Виробництво електроенергії для освітлення міста Києва розпочалося досить пізно порівняно з розвитком інших систем загальноміської інженерної інфраструктури – водогонном, каналізацією, трамвайним рухом.

Спочатку для освітлення вулиць та житлових приміщень використовували гас. З 1872 р. за ініціативою А. Є. Струве в місті виникла мережа газового освітлення. Згідно з контрактом, який було укладено між ним та містом, А. Є. Струве зобов'язувався розмістити ліхтарі в місцях, зазначених міською владою, та зробити таке освітлення безпечним. Крім того, з метою будівництва газового заводу із виробництва газу підприємцю було відведено



Газові ліхтарі біля університету св. Володимира. Фото кін. ХІХ ст.



Вигляд старого Хрещатика. Забудова в районі Поштової контори. Використання одночасно газових ліхтарів для освітлення та електричної мережі для трамвайного живлення. Фото кін. XIX ст.

декілька десятин землі на березі Дніпра, на значній відстані від житлових кварталів, що недовзі й було виконано [3.69]. Контракт регламентував навіть спосіб розташування на вулицях газових ліхтарів. А. Є. Струве повинен був забезпечити ними Київ у кількості 500 (!) штук. На Хрещатику газове освітлення з'явилося в 1874 р., але воно не вирішувало проблему освітлення міста [3.70].

Газове освітлення Києва виникло досить пізно порівняно з іншими містами Європи та Росії, і ще довго потім існувало разом з електричним³⁵. Незважаючи на те, що освітлення вулиць та будинків за допомогою електричного струму також розпочалося досить пізно, в Російській імперії Київ став одним із перших міст, де було запроваджено централізоване електричне освітлення³⁶.

У Києві перше електричне освітлення з'являється в кінці 1880-х років³⁷. Із появою "російського світла" Яблочкова та лампочки розжарювання Едісона воно поступово охоплює місто. Перші вуличні ліхтарі, що живилися від невеликих електростанцій, з'явилися на Хрещатику та парковому закладі Шато-де-Фльор. Крім того, на той час заможні кияни запроваджували власні "домові" електростанції.

У 1889 р. міська влада видала концесію на освітлення Києва акціонерному товариству під фірмою "Савицький та Страус" терміном на 12 років [3.72]. Маючи необмежені права на розвиток електроенергетики міста, воно будує в центрі дві перші електричні станції перемінного струму (Театральну, біля Оперного театру, та Думську, на Хрещатику в садибі готелю "Росія").

³⁵ У Лондоні центральні райони почали освітлюватися в 1815 р., у Львові – 1858 р., в Одесі – 1866 р., в Харкові – 1871 р. У Києві газове освітлення з'явилося лише 1872 р., знову-таки за ініціативою А. Є. Струве [3.71].

³⁶ Перші централізовані міські електростанції з'явилися в Петербурзі, Царському Селі, Москві та Полтаві.

³⁷ Але перша спроба електричного освітлення була здійснена за ініціативою Бородіна в 1878 р. у токарному цеху залізничних майстерень чотирма дуговими ліхтарями. У 1880 р. цехи Дніпровського пароплавства освітлювалися лампочками Яблочкова.



Сучасний вигляд київської Центральної електростанції по вул. Андріївській, 1901–1914 рр.
Архітектори Г. Ф. Шеєль та Ф. І. Шеффель. Фото автора 2007 р.

Перша загальноміська електрична станція цього товариства, яке надовго стало монополістом у виробництві електроенергії в Києві, почала працювати на Театральній площі з 1890 р. [3.73]. *“...Фирма эта осветила Крещатик 14 дуговыми фонарями постоянного тока, закончила установку 1117 дуговых ламп в городском театре <...> и дала ток многим частным абонентам. Все провода освещения были воздушные, подвешенные к деревянным столбам <...>. За освещение взымалось по 4 коп. за гектоватт/час как для дуговых фонарей, так и для ламп накаливания, и по 2 коп. за ток для моторов”* [3.74].

Тривалий час акціонерне товариство “Савицький та Страус” було також монополістом у виробленні електроенергії в Російській імперії, в Україні воно мало свої філії в Полтаві, а пізніше – в Харкові. Згідно зі статутом, на найвищому рівні затвердженому в березні 1893 р., воно мало право: *“а) принимать на себя как устройство, так и эксплуатацию электрического освещения, как в обеих столицах, так и во всех городах Российской империи, с проведением для сего подземных и воздушных световых кабелей <...> б) приобретать в собственность, а равно устраивать вновь или арендовать <...> недвижимого имущества, с устройством как заводов и фабрик для изготовления машин, аппаратов и всяких других предметов для электрического освещения <...> и для помещения в них своих центральных городских электрических станций или жилых помещений...”* [3.75].

Засновниками товариства для впорядкування та експлуатації електричного освітлення під фірмою “Савицький та Страус” були поручик запасу, кандидат технічних наук М. М. Савицький та надвірний радник О. Е. Страус. На початку свого заснування воно мало капітал в 300 тис. руб., розділених на 600 паїв по 500 руб. кожний. У 1900–1901 рр. капітал фірми збільшився до 450 тис. руб. – 900 паїв [3.76]. Управління справами фірми належало правлінню, що розміщалося в Києві. У 1898 р. між товариством та містом було укладено додаткову угоду, відповідно до якої дещо змінилися умови електропостачання та тарифи [3.77].

Виробництво електроенергії в кількості, достатній для забезпечення потреб міста не лише в освітленні, а й у роботі промислових підприємств, стало можливим лише завдяки змі-

ні принципу електричного живлення. На початку 1890-х років М. А. Долино-Добровольський розробив модель першого двигуна з вироблення перемінного трифазного струму високої напруги³⁸. До того ж потрібні були більш потужні електростанції, де б використовувалися, крім парових двигунів, ще й турбогенератори.

До станцій такого типу належала перша велика теплова електростанція Києва по вул. Андріївській. Її розміщення на Подолі, біля Дніпра, було зумовлене технологією, оскільки теплові електростанції є найкрупнішими споживачами води для технічних потреб.

Узгодженням на будівництво в Києві електростанції нового покоління товариство “Савицький та Страус” займалося впродовж 1897–1898 рр. Основним завданням було вирішення технологічної схеми водопостачання та відведення газу та пари для станції нового типу. Крім того, вирішувалася проблема комплектації станції інженерним обладнанням, яке в ті часи виготовлялося лише за кордоном. Одночасно в Києві, на Татарці, було засноване кабельне виробництво, що мало випускати вітчизняний кабель для нової електричної мережі³⁹ [3.78]. У 1900 р. електрична станція на Подолі почала виробляти перемінний трифазний електричний струм високої напруги – 2200 вольт, який в трансформаторних кіосках понижувався до 190/110 вольт, а потім розподілявся по абонентах [3.79].

Між тим у 1899 р. київська міська управа уклала договір з Російським електричним товариством “Уніон”. Згодом цю концесію було ще раз передано новому контрагенту – Київському електричному товариству, акції якого фактично належали Товариству електричних підприємств у Берліні [3.80].

У 1902 р. Київське електричне товариство придбало у товариства “Савицький та Страус” право на спорудження електричної станції на Подолі та електричну мережу міста. До нього також перейшло обслуговування приблизно 800 абонентів-споживачів та електрична мережа загальною напругою 2286 кВт. Після цього дві електричні станції (з трьох існуючих на той час) було ліквідовано, а всю електричну мережу міста об'єднано в єдину систему⁴⁰ [3.81].

У 1907–1908 рр. Центральну електричну станцію (ЦЕС) було значно розширено: встановлено 5 парових котлів системи “Герс” (завод Мантеля в Ризі), дві вертикальні парові машини “Тозі” по 2 тис. к. с. з генераторами трифазного струму. Таким чином, ці машини могли виробляти перемінний та постійний струм, останній використовувався для руху трамвайних вагонів. Для збільшення потужності електростанції було встановлено два

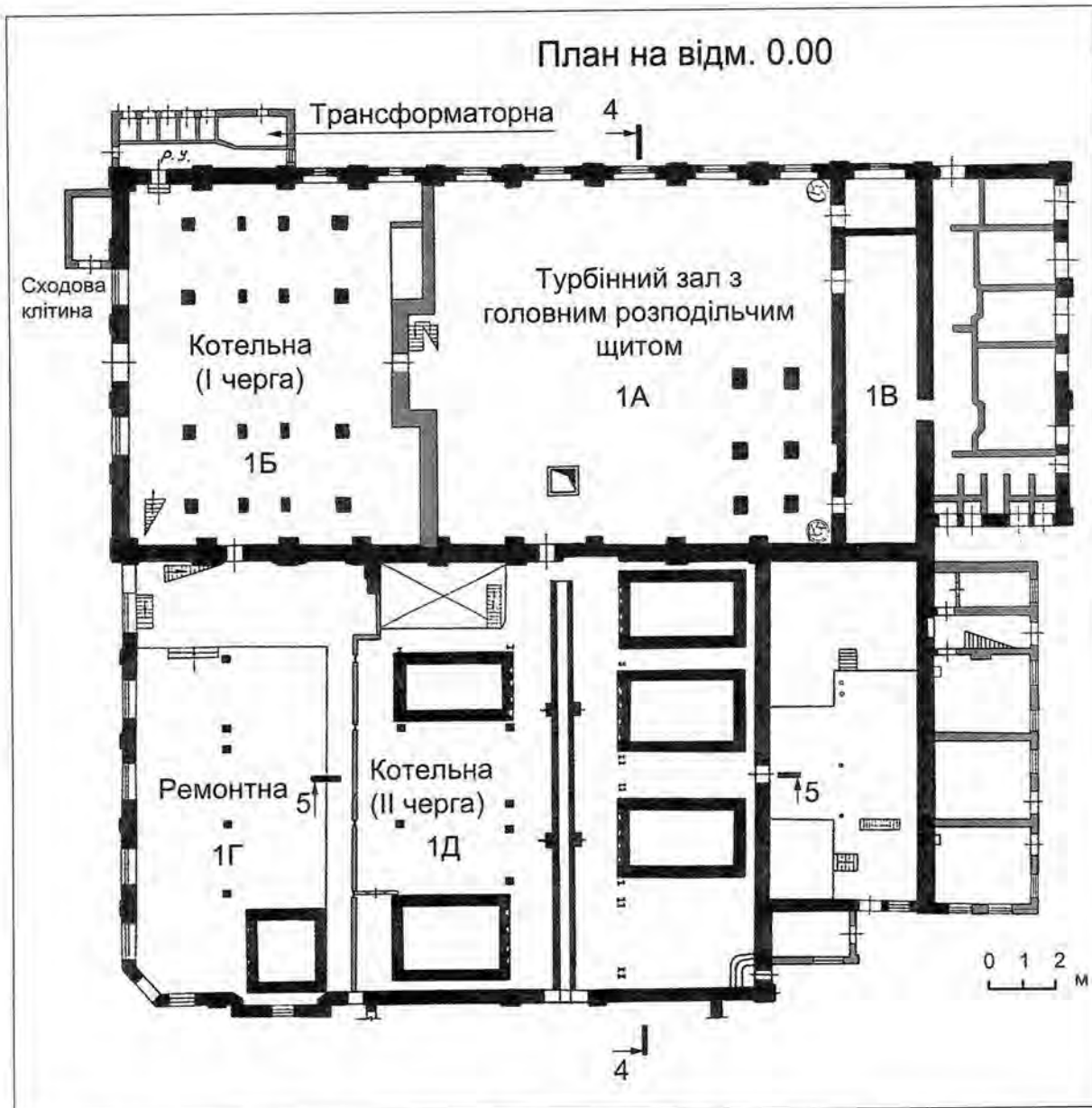


*Київська Центральна електростанція, головний корпус. Інтер'єр машинної зали з мостовим краном та пунктом керування.
Фото автора 2007 р.*

³⁸ Саме із застосуванням генераторів трифазного струму зумовлений розвиток енергосистеми міст. Виробництво постійного струму низької напруги не вирішувало проблему освітлення міста. Такий струм не можна було передавати на велику відстань через обмежений радіус дії – до 1,5 км.

³⁹ Кабельний завод також належав товариству “Савицький та Страус”, директором-розпорядником якого був О. Е. Страус.

⁴⁰ У той час на двох електричних підприємствах міста – електростанції та кабельному заводі – працювало 190 робітників.



Київська Центральна електрична станція по вул. Андріївській. Сучасний план головного корпусу.

котли “Бабкос та Вількокс” та перший турбогенератор фірми “Броун, Бовері і К^о” (Берн, Швейцарія) потужністю 1500 кВт [3.82]. У цей час відбулися зміни не лише у підвищенні загальної потужності станції, а й у самому принципі її роботи. До машинної зали було добудовано приміщення для розподільчого щита – головного пункту керування електричною мережею міста. Це був перший пристрій такого типу в Києві. Тепер станція не лише виробляла електроенергію, а й розподіляла її по абонентах. Основними абонентами даної станції були Товариство водопостачання (1541 кВт) та Товариство київської міської залізниці (600 кВт); сукупна потужність усіх промислових абонентів міста становила 4469 кВт. [3.83].

Зниження тарифів на електроенергію – 2,8 коп. за ГВт/год для освітлення (замість 3,8 коп.) та 1,25 коп. для моторів (замість 2,6 коп.), а також безкоштовне підключення до мережі з установкою електророзподільників збільшило кількість споживачів, чисельність яких наприкінці 1906 р. становила 5178 осіб [3.84].

Значні успіхи в розвитку електрифікації Києва привернули увагу наукової громадськості країни. У квітні 1906 р. в Києві відбувся IV Всеросійський електротехнічний з'їзд (з виставкою), організований електротехнічним відділом Російського технічного товариства [3.85].

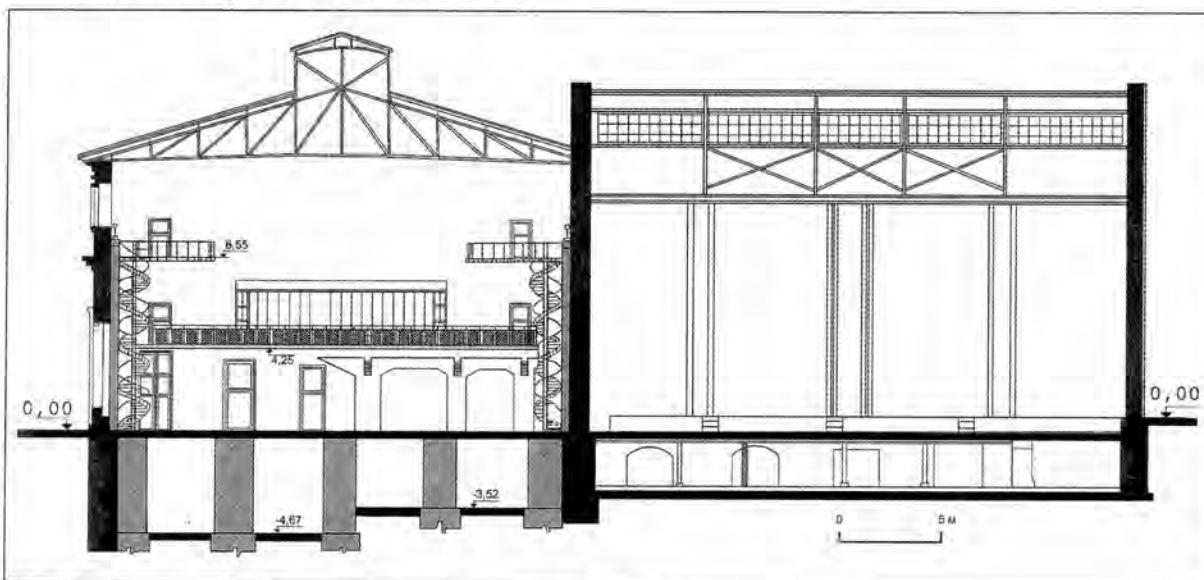
Аж до 1917 р. Центральна електрична станція постійно збільшувала свою потужність. У 1913 р. ЦЕС мала потужність 16 275 кВт, поступаючи лише Московській та Петербурзькій станціям. Найбільшу кількість електроенергії вона виробила в 1916 р. – 36 189 кВт/год [3.86].

Київське електричне товариство існувало до 1915 р., після чого енергосистема перейшла до міського самоуправління⁴¹. Після 1916 р. справи в енергосистемі Києва погіршилися внаслідок труднощів із паливом у країні в цілому. Особливого збитку станції було завдано в 1917 р. під час значної повені. Після цієї аварії станція так і не відновила роботу повною мірою.

Головний корпус Центральної електричної станції, що зберігся до нашого часу, сповна відображає початковий етап розвитку енергосистеми міста. Всі трансформації споруди головного корпусу здійснювалися відповідно до технологічних та конструктивних вимог, які досить швидко змінювалися із зростанням загальної потужності станції. На основі аналізу сучасних креслеників головного корпусу вдалося встановити основні будівельні етапи: 1901–1903 рр., 1907–1908 рр., 1910–1914 рр., 1933–1936 рр. Авторами первинного архітектурного проекту ЦЕС були академік архітектури Г. Ф. Шель та архітектор Ф. І. Шеффель [3.88].

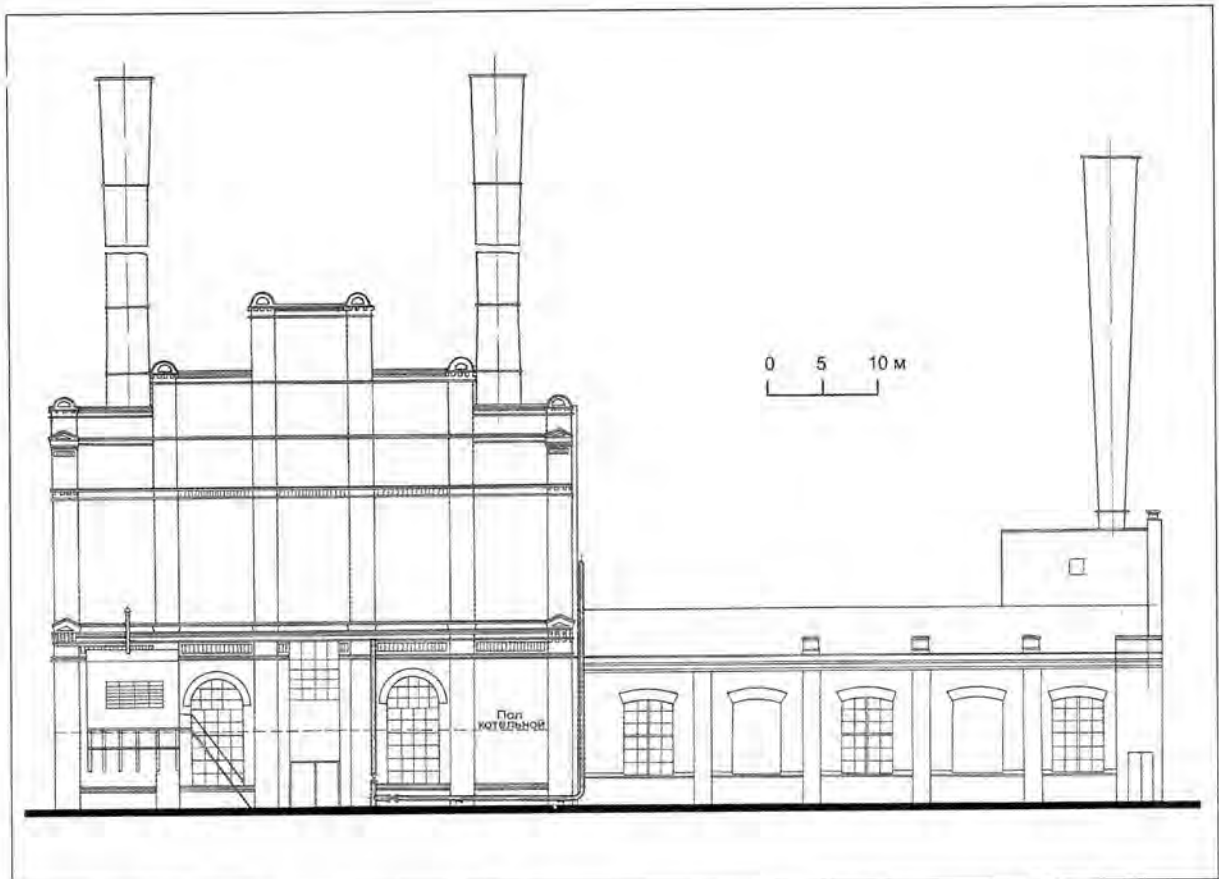


Розподільча станція Центральної електричної станції. Інтер'єр першого поверху. Фото автора 2007 р.

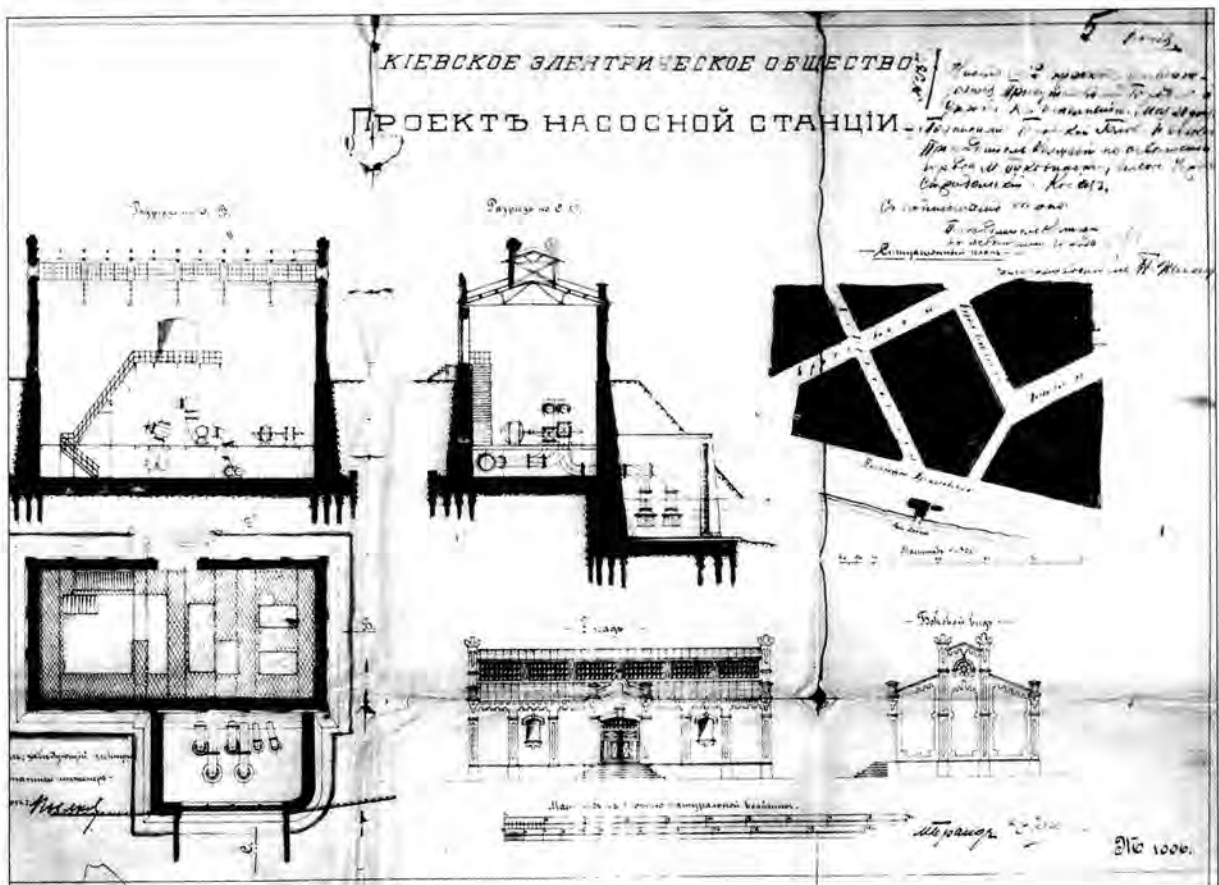


Київська Центральна електрична станція. Поперечний розріз (за станом на початок 1970-х років.).

⁴¹ За умов воєнного часу товариство було секвестровано як підприємство, власником якого був представник ворожої для Росії країни [3.87].



Кресленок бокового фасаду головного корпусу Центральної електричної станції (за станом на 1947 р.).



Водогінна насосна станція Центральної електричної станції (архівний кресленок).



Київська Центральна електростанція, головний корпус, фасад по вул. Андріївській (фрагмент). Фото автора 2007 р.

Початковий етап розвитку станції зумовлений зведенням основної споруди, архітектурний об'єм якої було розміщено по червоній лінії забудови вул. Андріївської. На той час корпус складався з двох основних частин: машинної зали і котельного відділення та являв собою г-подібну за планом споруду 40 x 48 м. В об'ємно-просторовому відношенні це були різні за висотою архітектурні форми, що відповідали певним функціям.

На наступному етапі (1907–1908), обумовленому за-

криттям у Києві невеликих електростанцій та перетворенням Подільської електростанції на Центральну міську, до існуючого об'єму машинної зали було прибудовано приміщення розподільчого щита керування енергоспоживачами міста та розширено котельню. З того часу споруда головного корпусу мала різновисокий об'єм, що складався з котельні, машинної зали та розподільчого пункту керування.

Подальше збільшення потужності станції суттєво вплинуло на розміри головного корпусу споруди. Існуюча станція збільшилася майже вдвічі завдяки новій будові з боку північного фасаду й окремому приміщенню розподільчої станції та прибудові до головного корпусу ремонтних майстерень. Ці будівельні роботи здійснювалися впродовж 1910–1914 рр. [3.89].

На початковому етапі будівництва, враховуючи те, що споруда була тоді серед найвищих у забудові цієї частини Подолу, повздовжні фасади вирішувалися з однаковим ступенем декоративного оздоблення.



Турбогенератор Центральної електростанції. Фірма "Броун, Бовери і К°". Фото автора 2007 р.



Чавунні сходи в інтер'єрі Центральної електричної станції. Фото автора 2007 р.

Будівельні конструкції головного корпусу значною мірою залежали від габаритів устаткування та характеру його розміщення. Розмір котлів, прогін крану в машинній залі та інші конструктивні особливості визначили характер основних конструкцій споруди. Огороджуючі конструкції (будівельний каркас), що не мали безпосереднього зв'язку з інженерним обладнанням, яке спричинювало вібрацію, вирішувалися ізолювано. Незважаючи на це, зовнішні стіни корпусу були дуже товстими (90 см) та мали окремий фундамент, розрахований також і на навантаження від мостового крану (крім того, стіни були ще підсилені пілястрами). Кожен агрегат (турбогенератор або котел) мав окремо розташований монолітний залізобетонний фундамент, не пов'язаний із фундаментом стін. Усі приміщення головного корпусу мали підвали [3.90].

Збережені автентичні фасади основного корпусу електростанції виконані із застосуванням традиційних архітектурних мотивів. Головний фасад уздовж вул. Андріївської, вирішений в еkleктичних традиціях тогочасних архітектурних уподобань, перенасичений декоративними елементами. Він являє собою досить подрібнену площину стіни, де застосовано елементи декору, характерного для споруд *неоренесансної еkleктики*. Зовнішній вигляд будови не відповідає архітектурному вирішенню його внутрішнього простору. Горизонтальні членування стінової площини головного фасаду підкреслюють ярусність споруди, яка не пов'язана з функціональною структурою виробництва. Архітектура більш пізніх будов була вирішена простіше – в *“цегляному стилі”*. Крім того, протягом тривалого часу зовнішній вигляд виробництва змінювався також залежно від палива, на якому працювала станція, і від його функціонального призначення.

До виробничого комплексу Центральної електростанції належить також будівля берегової водогінної насосної станції, розміщеної на березі Дніпра. Вона є необхідною технологічною ланкою, що відповідає за забезпечення електричної станції водою. Збережена до нашого часу споруда насосної була зведена в 1909 р. інженером П. І. Пилковим [3.91].

Наразі комплекс споруд ЦЕС є одним з визначних об'єктів науково-технічної та архітектурної спадщини Києва та унікальним взірцем комплексу першої та єдиної, збереженої в межах України, загальноміської електростанції, яка належить до початкового періоду формування мережі сучасної енергетичної системи міста. В її головному корпусі збереглося автентичне устаткування: турбогенератор швейцарської фірми “Броун, Бовері та К^о” (1810 р.) та мостовий монтажний кран (1898 р.). Кожна складова комплексу електростанції має свою власну цінність. Берегова водогінна насосна станція започаткувала даний тип берегових насосних станцій, які використовують воду відкритих водоймищ для технічного водопостачання.



Водогінна насосна станція Центральної електричної станції. Сучасний вигляд з води. Фото автора 2007 р.

IV

АРХІТЕКТУРНИЙ ОБРАЗ ВИРОБНИЧИХ СПОРУД КИЄВА КІНЦЯ ХІХ – ПЕРШИХ ДЕСЯТИЛІТЬ ХХ СТОЛІТТЯ



4.1. Промислова забудова прирічкових територій. Київська гавань. Подільський промислово-торговельний район

Містобудівний розвиток окремих територій Києва наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. заклав основи для подальшого формування функціональної структури міста. Саме тоді були окреслені контури майбутніх промислових та комунальних зон Києва, які набули свого остаточного вигляду за радянської доби. До таких територій можна віднести призалізничні території (особливо між станціями “Київ-І” та “Київ-І Товарний”), ділянки вздовж р. Сирець та в межах вул. Глибочицької, а також прибережні території Подолу.

Із другої чверті ХІХ ст. Подільська (частина сучасного Подолу, обмежена Верхнім Валом) і Пласка частини (поза Нижнім Валом) забудовувалися за класицистичним планом 1813 р. Поряд із житловою забудовою, зважаючи на дешеву землю в Пласкій частині, виникли промислові виробництва, більшість яких від самого початку мали муровані споруди. Незважаючи на весняні повені, поява промислових ділянок саме в цих районах, а також на Куренівці і в районі Глибочицької балки, пояснювалося, по суті, мінімумом регулятивних обмежень порівняно з Липками, Печерськом, Звіринцем та деякими ділянками *Нового Строєнія*. Якщо регулювання забудови міста в цілому полягало в *“приведеніє в соотвѣтствіє”* зовнішнього вигляду будинків, то у згаданих вище районах розміщення будь-якої забудови було пов'язане з дотриманням правил щодо військових фортифікаційних систем. *“Найважчими для міста були правила 1872–1873 рр., що охопили системою фортечних обмежень мало не весь Київ; на той час існувало вісім зон із спеціальними обмеженнями в кожній з них”* [4.1].

Завдяки тому, що еспланадні правила не накладали обмежень на забудову Подолу, його територія на кінець ХІХ ст. була добре освоєною, а садибні ділянки досить щільно забудованими в основному невисокими мурованими спорудами переважно житлового призначення. Певні обмеження щодо забудови Подолу, особливо прирічкових територій, виникали через суто природні фактори. Тому квартали, розташовані ближче до Дніпра, забудовувалися виробничими або складськими будівлями. Поступово забудова Набережно-Хрещатицької, Набережно-Лугової та прилеглих вулиць набула виробничо-складського характеру. Господарське значення цих територій продовжувало зростати разом із розвитком судноплавства та вантажних перевезень Дніпром.

Починаючи з II пол. ХІХ ст. традиційні ремесла Подолу втрачають своє значення, їх замінюють виробництва, безпосередньо пов'язані з пароплавними перевезеннями. До них належали харчові та переробні підприємства, серед яких чільне місце посідали численні парові млини, а також лісопильні та портові склади.



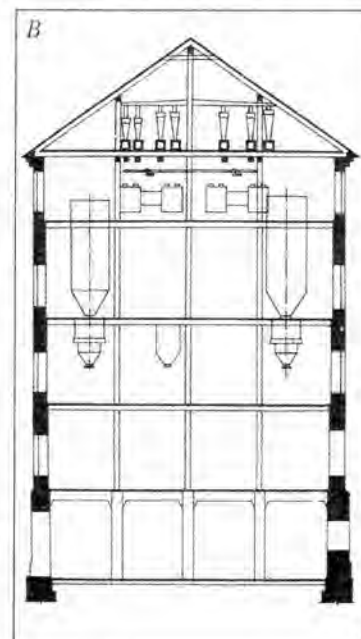
Млин Сергєєва, зведений на поч. ХХ ст. на розі вул. Набережно-Лугової та Шекавицької. Фото автора 2003 р.



Паровий млин Яновського, збудований у 1910-х роках. Один з найкрупніших подільських млинів поч. XX ст. А – загальний вигляд (фото автора 2007 р.); В – поперечний розріз споруди млина з устаткуванням.



Паровий млин Яновського поч. XX ст. Архівне фото.



На початку XX ст. загальна кількість подільських млинів коливалася від шести до дев'яти виробництв. Серед них найбільшими були: Київське акціонерне товариство київського парового борошномельного млина “Лазар Бродський” (Ігорівський пров., Набережно-Хрещатицька, Боричів узвіз) – 173 роб.; млин акціонерного виробництва “Я. І. Кельбері сини” (вул. Спаська) – 136 роб.; млин та лісопильня Л. Я. Бяліка (Набережно-Хрещатицька) – 76 роб.; млин І. В. Бліндера (Верхній Вал, у глибині садиби) – 30 роб.; млин І. А. Снежка (Набережно-Хрещатицька) – 73 роб.; млин М. Г. Хрякова (ріг Костянтинівської та Оленівської) – 45 роб.; млин Яновського (Набережно-Хрещатицька) – 20 роб. та млин Сергєєва (Щекавицька) – 50 роб. [4.2]. Звісно, всі згадані вище підприємства виникли в різні роки

ХІХ ст., більшість із них на межі століть перебудовуються, в деяких з'являються нові корпуси (наприклад, млин Л. Бродського). Крім того, в цей період будується новий млин Сергєєва (вул. Щекавицька). [4.3].

Одним із найкрупніших та найвідоміших промислових комплексів Подолу був млин борошномельного товариства “Лазар Бродський”. Він являв собою велику промислову садибу з комплексом споруд, які займали квартал між Ігорівською, Набережно-Хрещатицькою та Боричевим узвозом [4.4]. Будівля млина, а пізніше й новий елеватор, разом із Центральною електричною станцією, розташованою по вул. Андріївській, були найбільшими промисловими спорудами Подолу початку ХХ ст. Вони значною мірою заклали основу для промислово-виробничої забудови від Поштової площі вздовж Подільської набережної.

Від часу виникнення борошномельного виробництва в цій садибі (засновник – купець І гільдії А. І. Глезер) млин вважався найбільшим у місті. У середині ХІХ ст. садиба була придбана батьком Л. І. Бродського – І. М. Бродським разом з існуючим тут борошномельним виробництвом [4.5, 4.6]. За даними 1880-х, млин Бродського був найпотужнішим у Києві, виробляючи 212 тис. пудів борошна на рік [4.7]. Пізніше, після заснування в 1892 р. акціонерного товариства та розширення виробництва в межах суміжної садиби по Набережно-Хрещатицькій та побудови нової споруди млина (замість згорілого в 1891 р.), виробництво стало більш потужним, а сама садиба набула якісно нового вигляду. Підприємство очолював син І. М. Бродського – Лазар Бродський (помер у 1904 р., після чого акціонерному товариству було присвоєно його ім'я). Ще одна пожежа в 1906 р. знищила колишній елеватор, водночас постраждали й інші будівлі виробничого комплексу. Новий елеватор (який збережено до нашого часу) було побудовано в 1909 р. за проектом архітектора Ч. Волкиштейна [4.8]. Це висока, семиповерхова, глуха базилікального типу споруда, виконана в цеглі, нетинькована, з боку набережної увінчана прямокутною баштою (єдиною, яка збереглася). Серед історичних будівель Подолу елеватор млина Бродського є однією з найбільш масштабних споруд, яка до недавнього часу була домінантою в забудові Поштової площі (сам корпус борошномельного виробництва, що знаходився на розі, до нашого часу не зберігся)⁴².



Вид на Поштову площу з елеватором колишнього млина Л. Бродського. Фото автора 2006 р.

Після 1912 р. у виробництві борошна застосовувалися три дизельні двигуни, які розміщувалися в спеціальній споруді електричної станції, загальною потужністю 1180 к. с.; продуктивність млина на той час становила 3 млн пудів на рік [4.9]. Споруду дизель-моторної електричної станції млина Бродського зведено за проектом архітектора О. М. Вербицького [4.10]. Станцію було вирішено в *модерні*, з використанням *готично-романських* мотивів.

⁴² Елеватор нині використовується як книгосховище.

Наприкінці 1920 р. головну споруду млина – борошномельний цех – знищила чергова пожежа, під час якої постраждала й електростанція, яку пізніше було відбудовано, але вже з іншим головним фасадом (тоді ж було зведено міжповерхове перекриття та повністю змінено внутрішнє розпланування). Споруду елеватора довго використовували за прямим призначенням, а дизель-моторну електричну станцію – як комунальну електростанцію [4.11]. У 1940 р. споруду електричної станції було перебудовано під лабораторні приміщення⁴³.

Тривалий час набережна Дніпра в районі Подолу являла собою суцільну причальну лінію, яка розпочиналася від міських купалень (біля Колони Магдебурзького права) і пролягала до затоки в урочищі Оболонь. Численні лабази, пакгаузи, склади деревини просто неба тощо надавали Подільській набережній

строкато-мальовничого вигляду. Подільську набережну не було укріплено, прибережну територію – не упоряджено, а прибережні вулиці не заощено.

Оновлення всіх промислово-виробничих ділянок Подолу було напряму пов'язане з широкомасштабним упорядженням Дніпровської набережної та побудовою штучної гавані, про що йтиметься нижче.

Виробничому розвитку подільських промислових територій багато в чому сприяли транспортні вантажні перевезення, зокрема річкові, які наприкінці XIX ст. не набагато поступалися залізничним. На ті часи Дніпро мав значення як основний річковий транспортний коридор усього Південно-Західного краю. У майбутньому із судноплавством на Дніпрі пов'язувалися перспективи економічного розвитку європейської частини Російської імперії і першочергово – її Південно-Західного краю. Київському Округу шляхів сполучення відводилася роль одного з головних виконавців грандіозного плану – зробити Дніпро судноплавним по всій його до-



Електростанція млину Бродського. Видяг споруди з боку Поштової площі. Фото автора 2003 р. (споруду знесено в 2005 р.).



Загальний видяг набережної Подолу. Літографія 1880-х років.

⁴³ Споруда електростанції не збереглася до нашого часу, її було знесено в 2005 р., а ділянку використано під будівництво чергової висотної споруди.



Проект гавані ім. Імператора Миколи II в Києві; 1895–1897 рр., інженерів М. І. Максимовича та М. С. Лелявського Кресленік плану.

вжині, тобто поєднати водним шляхом Балтійське та Чорне моря⁴⁴ [4.12]. Першими кроками, які можна вважати передумовою до складання цього епохального проекту, були проектні пропозиції щодо поглиблення та виправлення русла Дніпра вище та нижче Києва, для того щоб зібрати води всіх бічних рукавів та направити їх в єдине русло і таким чином закріпити основну течію вздовж існуючої Київської пристані [4.13]. Цей проект виник у зв'язку з черговим руйнуванням Русанівського мосту після весняних паводків у кінці 1880-х років. Із цими роботами збіглося спорудження на місці затоки Оболонь штучної гавані, що мала забезпечити зручний підхід суден до Київської пристані. Крім того, було заплановано підвести залізничну колію і тим самим забезпечити вантажний зв'язок між залізницею та Дніпром.

Від 1887 р., з початком пошуку коштів на будівництво київської гавані, розпочинається епопея із реалізації цього дуже перспективного на ті часи проекту. За попереднім розрахунком будівництво гавані оцінювалося в 150 тис. руб. (лише укріплення правого берега мало обійтися в досить значну суму – 35 тис. руб.)⁴⁵. Але більш ретельні розрахунки, які надав Київський Округ шляхів сполучення, засвідчили: *“На основании подробных изысканий общая стоимость работ по устройству Оболоньской гавани исчисляется в 375 746 руб., вместо первоначально предполагаемых городским управлением 150 000 руб., по мнению городской комиссии, <...> для обеспечения возможности пользоваться гаванью в течение всего года, подлежало бы увеличить количество работ до 500 000 руб.”* [4.14]. За остаточними підрахунками авторів проекту, інженерів М. І. Максимовича та М. С. Лелявського, першочергові роботи були оцінені в 470 тис. руб.

Основний капітал для будівництва гавані в сумі 300 тис. руб. було отримано шляхом облігаційної позики⁴⁶ [4.15]. Крім того, було запроваджено спеціальний податок з вантажних суден за право користування київськими пристанями, а також за право зимівлі в затоці Оболонь. Податком обкладалися також пасажирські пароплави за право причалювання та зимівлі⁴⁷ [4.16].

⁴⁴ Даний проект було представлено на публічний огляд на Всеросійській промисловій виставці в 1913 р.

⁴⁵ Останні роботи входили до переліку загальних виправних робіт щодо регулювання русла Дніпра біля Києва.

⁴⁶ Загалом облігаційні позики широко використовувалися Міською думою. Приміром, на будівництво громадських споруд загальна позика становила 4,2 млн руб., каналізаційні роботи та викуп каналізації – 3,1 млн руб., заощадження вулиць – 1,4 млн руб. На спорудження ломбарду, гавані, критого ринку та ін. було зроблено позику на суму 1,3 млн руб.

⁴⁷ Цьому збору не підлягали лише малі парові катери потужністю до 10 к. с., які обслуговували приміські пасажирські рейси.



Інженерні роботи на Київській гавані (фото А, В).

(З книги "Киевская гавань по материалам и документам, извлеченным из протоколов строительной комиссии по сооружению Гавани и пояснительных записок к проекту". – К., 1899).

Першочергові роботи зі спорудження гавані склалися з двох частин: спорудження гавані з системою причальних засобів уздовж всього ковша гавані та реорганізації Подільської набережної з проведенням спеціальних робіт для укріплення берегової зони від Поштової площі до "міської канави" з облаштуванням зручної причальної лінії вздовж неї, яка призначалася лише для продовольчих товарів або цінного вантажу. "Пароходные пристани полагаются и на будущее время оставить на той же части набережной, где они ныне находятся, по причине близости их к центру города; однако же <...> быстрое развитие пассажирско-пароходной деятельности, возможно и необходимо допустить удлинение существующего протяжения пароходных пристаней кверху по течению, до Борисоглебской улицы еще на 200 тыс. сажень. Для устройства <...> пристаней, на протяжении 380 пог. саж., между Борисоглебскою ул. и Подольскою канавою, предполагается углубить речное русло землечерпанием, а земляной откос около берега, для придания ему устойчивости, привести подсыпкою земли до тройного заложения и укрепить мостовою из крупного камня на мху, по слою киртичного щебня, а равно замостить и верхнюю площадку" [4.17].

Будівництво гавані передбачало розширення території пристаней, збільшення причальної лінії для створення зручних місць для навантаження і розвантаження суден та їхньої безпечної зимівлі, а також для складських приміщень і майстерень з ремонту суден. У подальшому передбачалося здійснювати розбудову порту в бік р. Почайни. Крім того, проектом було заплановано роботи з упорядження припортової території. "Независимо сего, при завершении работ по устройству гавани, можно будет освободить часть Подольской набережной <...> от всяких складов, образовав вдоль набережной бульвар, польза которого очевидна, как в гигиеническом отношении, так и для большего обеспечения от пожара, причем заречный берег гавани может быть соединен с Подолом постоянным мостом" [4.18].



Укріплення берега Дніпра в районі Передмістної Слобідки.
Фото поч. XX ст.

Спорудження гавані тривало досить довго, і нарешті в липні 1899 р. воно було завершено. На той час це була одна з перших у Європі річкових обладнаних гаваней, яка могла вмістити водночас близько 300 суден. Закінченню робіт не завадили значні перевитрати, які породили серед громадськості думки про фінансові зловживання відповідальних осіб і певним чином вплинули на характер інженерних робіт (не було зведено три дамби, а також наплавний міст, який мав з'єднувати протилежний бік гавані з Подолом), будівництво було здійснено, і гавань розпочала свою роботу [4.19].

Пізніше реконструкцію прибережної зони Києва (в районі Набережного шосе) було продовжено у зв'язку з прокладанням нового маршруту трамваю – Набережного – від Поштової площі до гавані, а також запровадженням *“лівобережного трамваю”*, який з'єднав правобережну частину через ланцюговий міст із лівим берегом Дніпра – Передмістною Слобідкою та Дарницею.

4.2. Промислова забудова Кирилівської вулиці. Куренівські промислові території

Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. північна околиця Пласкої частини Києва, переважно вздовж вул. Кирилівської (нині – вул. Фрунзе) та прилеглих до неї ділянок, стала одним з головних осередків міської промисловості Нижнього міста. Після спорудження гавані подальший розвиток цієї території планувався як промислово-складський. Це було передбачено проектом Київської окружної залізниці 1902 р. Причому планувалося закласти нову вулицю паралельно існуючій Кирилівській. У проекті зокрема зазначалося: *“Позади стеснених постройк правой (северной) стороны Кириловской улицы необходимо дать простор для развития складов и образования фабричных и заводских усадеб, для чего городом и проводится в этом месте улица; вследствие этого, желательны лишь проектируемой железной дороги несколько выпрямить и переместить около 200 саж. к северу по ровному городскому луку”* [4.20].

За офіційним виданням 1888 р. *“Киев теперь и прежде”*, де схемою зафіксовано розміщення основних промислових підприємств міста, в Пласкій частині, вздовж вул. Кирилівської, позначено чотири виробництва: кахельний та цегляний завод Гудими, три пивоварні: Псьола, пивоварні заводи Київського акціонерного товариства та Й. Марра. Вказані підприємства, а також борошномельне виробництво М. Г. Хрякова заклали основи для пізнішого формування однієї з найбільших значних промислових зон міста – Подільсько-Куренівської.

До виникнення гавані забудова Кирилівської вулиці відбувалася досить повільно, зважаючи на те що низькі заплавні території часто затоплювалися і потребували додаткових інженерних заходів (підсіпання ділянок, відведення паводкових вод тощо). На той час, в основному, забудовувався непарний бік Кирилівської вулиці (від вул. Юрківської до сучасного Заводського провулку).

На початок ХХ ст. вул. Кирилівська та прилегла до неї вул. Юрківська були забудовані в основному виробництвами, які працювали на потребу міста; серед них були: пивоварний завод Слюсаревського (Юрківський пров.), кахельний завод Ковальського (Юрківська, 47); дріжджовий та винокурний завод Рабіновича-Бройде (Кирилівська, 53); сірникова фабрика (Кирилівська, 76); цегельний завод Зарембовських (Кирилівська, 88); маслоробний завод братів Лур'є (Кирилівська, 98); механічні майстерні (Кирилівська, 92 та 126) та ін. [4.21].

Друга група підприємств Пласкої дільниці, які пізніше ввійшли до складу означеної промислової зони, розміщувалася в прибережній частині, неподалік від гавані. Одним із перших (ще задовго до будівництва гавані) було зведено газовий завод А. Є. Струве (вул. Набережно-Лугова). Пізніше в прибережній частині розмістилися численні млини, склади, лісопильні та майстерні з ремонту суден (див. схему 2).

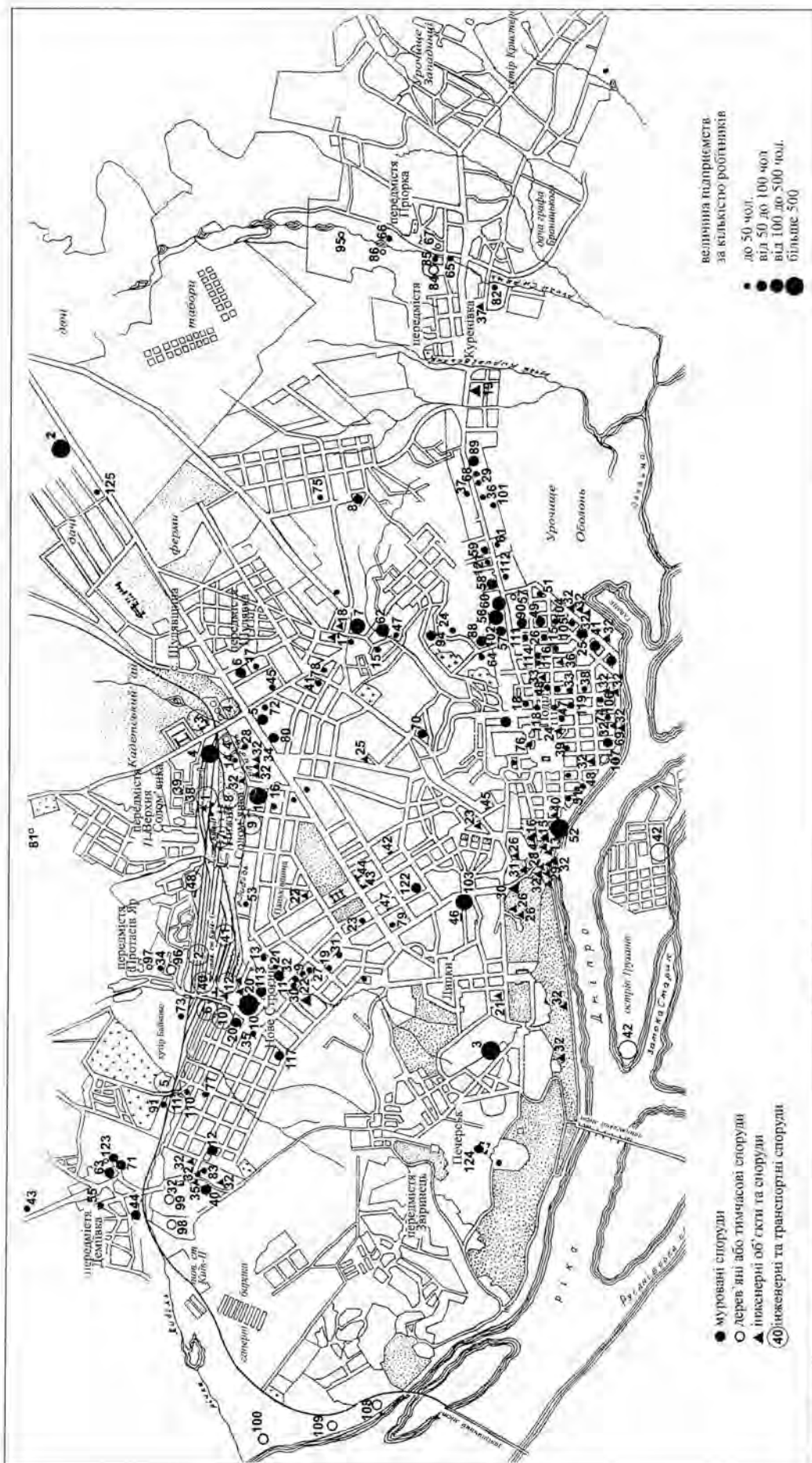


Схема 2. Основні виробничі, інженерні та транспортні об'єкти Києва поч. XX ст. (авторська реконструкція).

На початку ХХ ст. майбутня Подільсько-Куренівська промислова зона лише почала формуватися, і її Подільська та Куренівська частини входили до складу окремих передмість – Плаского та Куренівки. У Куренівській частині інтенсивне промислове освоєння території розпочалося із середини 70-х років ХІХ ст. в заплаві р. Сирець (з притокою Курячий Брід)⁴⁸. У прибережній частині розміщувалися невеликі шкіряні, пивоварні та цегельні виробництва. Основна промислова забудова цього виробничого осередку згрупувалася вздовж новопрокладених вулиць – Копилівської та Сирецької⁴⁹.

Із виникненням та подальшим розвитком інженерної інфраструктури – міської залізниці, водогону та каналізації, Куренівське передмістя набуло особливого значення, адже тут розмістилися два важливих для міста обслуговуючих об'єкти – Троїцький трамвайний парк та Куренівські поля зрошення, які виникли майже одночасно, на початку 1890-х років⁵⁰. Зручні трамвайні маршрути, що з'єднали Куренівку з іншими частинами міста, стали одним із головних чинників для подальшого освоєння цього передмістя.

Прокладання на низинних заплавах земель Сирецько-Куренівської залізничної гілки та утворення товарної залізничної станції “Петрівка” стало ще одним позитивним моментом освоєння даних земель. Після підведення до гавані залізничної гілки залізничний напіс став своєрідним бар'єром на шляху паводкових вод. Крім того, він відділив Куренівські поля зрошення від інших територій, що сприяло освоєнню заплавної території у районі Троїцької площі. До даної групи виробничих споруд, крім трамвайного парку “Троїцький”, належали: шкіряна фабрика Кобця, завод дубових екстрактів, фабрика терезів Карла Вебера, томатна фабрика Вересів та ін. [4.22].

У 1899 р. французьке акціонерне товариство дубових екстрактів у Росії розпочало своє облаштування в Києві як концесійне виробниче підприємство (завод). Фундаторами цього унікального, єдиного в своєму роді, підприємства були громадяни Франції – Раймонд Комбре та Едгар Фішер. Землі під заводську забудову були взяті в довгострокову оренду у міста та приватних власників – Івана Вереса та Якова Рубана – терміном на 36 років із загальною виплатою 126 тис. руб. Згідно з угодою, укладеною між містом і товариством, останнє не мало права передавати ці землі іншим приватним особам. Всього для зведення підприємства та влаштування під'їзних (рейкових) шляхів до Дніпра було орендовано понад 9 дес. З одного боку територія майбутнього заводу прилягала до Троїцької площі, з іншого – межувала зі смугою, відведеною під міську залізницю, що стала північно-західною межею виробництва [4.23]. Проектування та будівництво підприємства тривало впродовж 1899–1901 рр. Авторство архітектурного проекту не встановлено (майже повна відсутність інформації по цьому підприємству пояснюється тим, що весь архів було вивезено у Францію, коли завод у 1915 р. змінив свого власника).

Підприємство було орієнтоване на промислове виготовлення дубового екстракту – необхідного компоненту для дубильних робіт у шкіряній промисловості. Від самого початку завод працював на експорт. У рік найбільшого розквіту свого виробництва (1906 р.) завод налічував у штаті 133 особи та випускав близько 10 пудів екстракту на місяць (або близько 20 тис. тонн на рік) [4.24]. Це унікальне підприємство працювало на місцевій сировині (деревині дуба) і мало свої вузькоколіїні вантажні рейкові шляхи (“конку”). Виробництво використовувало парові котли (в 1906 р. їх було 6, а в 1910 р. було встановлено ще один).

⁴⁸ Із початку ХІХ ст. найбільш розповсюдженим промислом на р. Сирець було борошномельне виробництво із застосуванням водяних млинів. Згідно з тогочасною статистикою, тут розміщувалося понад десять млинів.

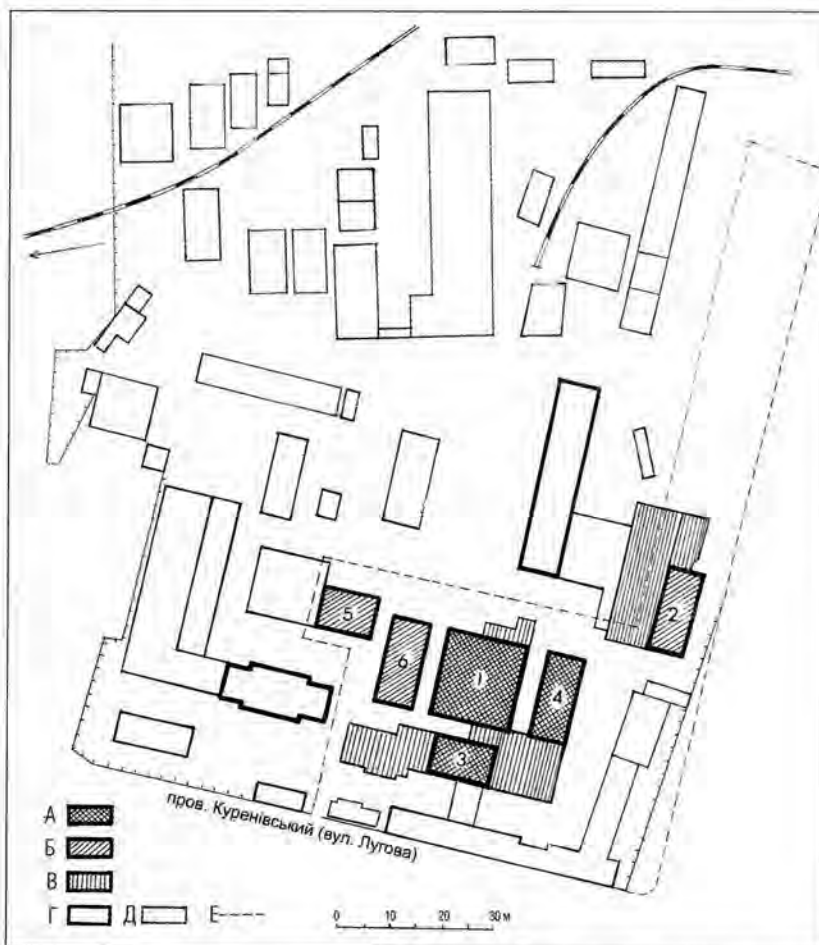
⁴⁹ Історичне регулярне розпланування й досі простежується в кварталах вулиць: Копилівська, Захарівська, Ридлеєва, Петропавлівська та ін.

⁵⁰ Каналізаційні стоки Подолу навіть після побудови Либідського колектору, що обслуговував більшу частину міста, як і раніше, відводилися на Куренівські поля зрошення.

Із початком Першої світової війни виробництво втратило свої традиційні ринки збуту і було на межі банкрутства. Завод мав бути або проданим, або ліквідованим. Київська міська влада, зважаючи на численні прохання робітників підприємства, не закрила збанкрутіле виробництво, а передала в підпорядкування Всеросійському земському союзу, після чого, починаючи з 1915 р., завод почав працювати на армію [4.25]. Цього ж року в Києві було заплановано чергову реорганізацію загального залізничного господарства, що полягала, передусім, у побудові нової товарної станції (“Петрівка”). З цього приводу новий власник підприємства дубових екстрактів – Земський союз – звернувся до міста з проханням дозволити прокласти вантажну залізничну колію від ст. “Петрівка” до заводу дубових екстрактів (рейки колишньої “конки” були ліквідовані перед війною у зв’язку з залізничними будівельними роботами), але прохання так і залишилося “на папері” [4.26].

За збереженням до нашого часу креслеником генерального плану заводу 1910 р. встановлено кількість будов, розміщених на його території. Виробничі корпуси являли собою окремі споруди, між якими існували певні нормативні протипожежні розриви, для підприємств, що використовували вогнебезпечну сировину (в даному випадку – деревина) або згідно з технологією мали справу з відкритим вогнем. Зблокованим були: паровична (яка спеціалізувалася на виробництві пари, що використовувалася для випарювання деревини), машинне та рубальне відділення. Окремо були розташовані: бондарна майстерня для виготовлення діжок під готовий продукт та складський корпус. Крім виробничих корпусів, складів, що збереглися до нашого часу, на території підприємства були також контора з житлом, лазарет та магазин з продажу екстракту (не збереглися) [4.27].

Усі споруди заводу дубових екстрактів були збудовані за єдиним задумом, у “цегляному стилі”, з мінімумом декоративних елементів, у досить лаконічній манері, з ритмічним розташуванням вікон та міжвіконних пілястр. Будівництво виробничих корпусів було виконано в один поверх; паровична та виробничий корпус мали двосвітні приміщення, яким на фасадах відповідали два яруси вікон. У зв’язку з численними перебудовами, пов’язаними з перепрофілюванням ви-



План заводу Фрунзівського акціонерного товариства дубових екстрактів на Куренівці (архівний кресленик, копія).

А – збережені дореволюційні споруди; Б – перебудовані споруди; В – пізні прибудови; Г – споруди заводу, що побудовані в 1930-х роках; Д – інші будови та споруди; Е – межі розміщення виробництва у дореволюційні часи. 1 – головний виробничий цех; 2 – бондарна майстерня; 3 – котельня (паровична); 4 – рубальне відділення; 5 – складське приміщення; 6 – хімічна лабораторія.

робництва, первинний виробничий простір було трансформовано у двоповерховий з пізнішою добудовою третього поверху. Виробничі корпуси колишнього заводу дубових екстрактів і досі існують у складі АТ “Полімер” із взуттєвим виробництвом СП “Риф-1”.

Не маючи, порівняно з іншими районами, жодних містобудівних обмежень, Куренівка мала всі підстави розвиватися згідно з чинними правилами забудови Києва. На промислову забудову, як і на всі інші споруди міста, поширювалися загальні умови. Вони полягали в застосуванні певних будівельних матеріалів, враховуючи розряди, на які було поділено всі вулиці Києва, але з деякими зауваженнями: *“Строения заводские и фабричные не подлежат никаким правилам относительно фасадов, высоты крыш и других архитектурных наружных правильностей, ибо наружный вид сих строений должен соответствовать внутреннему расположению, приспособленному к потребностям здания”* [4.28]. Загальний вигляд виробничих будівель залежав лише від технологічних процесів того чи іншого виробництва. Ті ж правила розповсюджувалися на допоміжні споруди невиробничого призначення, такі як склади або приміщення для робітників та адміністрації.

Таким чином, окремі промислові ділянки, що виникли по вул. Кирилівській, вздовж р. Сирець та в районі колишньої Троїцької площі, згідно з зазначеними вище умовами в майбутньому стали найбільш перспективними для формування значних загальноміських виробничих територій.

4.3. Київські пивоварні та виноробні підприємства

Однією з найстаріших промислових садиб у Пласкій частині можна вважати ділянку на розі сучасних вулиць Фрунзе та Юрківської. Ця територія свого часу була власністю Кирилівського монастиря і використовувалася у ХVІІІ ст. для цегельного та винокурного виробництва [4.29]. Пізніше садиба перейшла у володіння кийвського міщанина Гудими-Левковича і використовувалася не лише як цегельня, а й як кахельний завод, який проіснував понад 104 роки [4.30]. Відтоді на цій ділянці залишився чималий кар’єр, який частково “з’їв” гору Юрковицю, суттєво змінивши природний рельєф.

Упродовж 1889–1894 рр. тут придбав нерухомість площею 5 дес. 1190 кв. саж. (близько 6 га) купець І гільдії Михайло Вільгельмович Ріхерт, одразу розпочавши розбудову колишнього виробництва [4.31]. Старовинна цегельня (що в ХІХ ст. належала родині Гудими-Левковичів) займала наріжну частину садиби; до неї з боку Кирилівської вулиці прилягала ділянка з колишньою пивоварнею родини Псьол. Архітектурний проект пивоварного заводу Ріхерта (два варіанти) та будівельні роботи були здійснені архітектором В. М. Ніколаєвим у 1879–1892 рр. Роком заснування пивоварного заводу родини Ріхертів, що по вул. Кирилівській, вважається 1892 р. [4.32, 4.33]. Замовник зрештою обрав скромніший варіант, без використання парового двигуна, який не потребував погодження з губернським правлінням. Архітектор В. М. Ніколаєв був також і автором проекту нового цегельного заводу, що будувався поруч, на розі Кирилівської та Юрківської вулиць, який також належав М. В. Ріхерту. Протягом 1894–1898 рр. тут були споруджені: гофманська піч, цегляний димар, парове та машинне відділення³¹ [4.34].

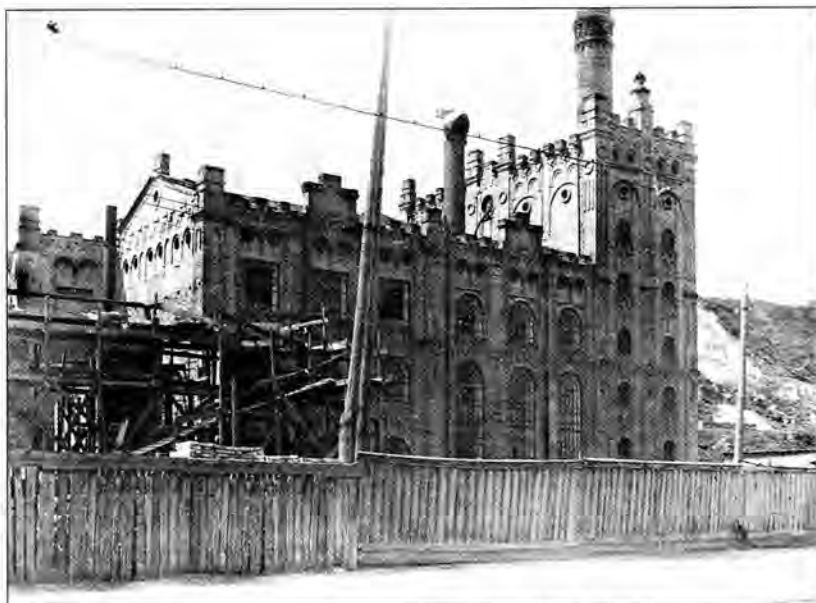
На 1895 р. пивоварний завод було повністю модернізовано. На той час він виготовляв чотири види пива: мюнхенське, чеське та баварське (двох сортів). Продукцію саме цього заводу було відзначено великою срібною медаллю на Київській сільськогосподарській ви-

³¹ Нині від цього виробництва залишився димар, на якому збереглася дата – “1895”; він входить до комплексу споруд заводу солодових екстрактів.

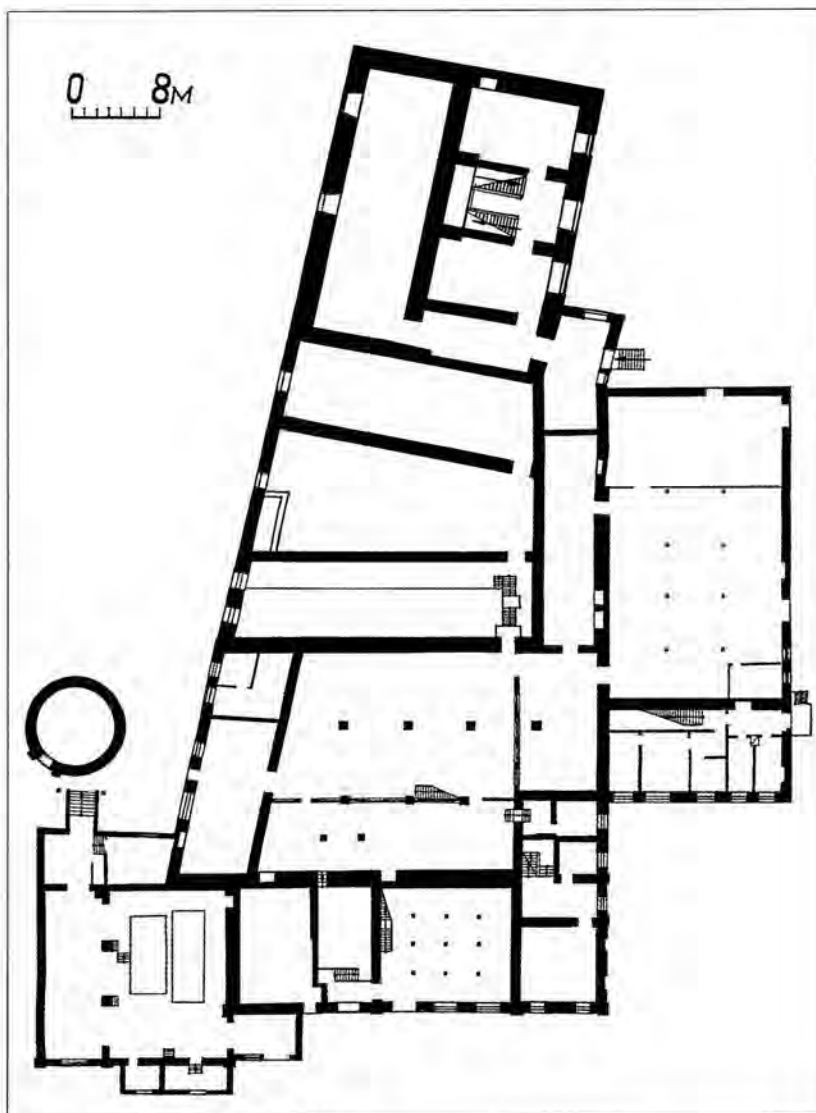
ставці 1897 р. [4.35]. На той час це було досить значне виробництво, тут працювало 60 робітників.

Протягом 1905–1908 рр. пивоварний завод М. В. Ріхерта зазнав значно масштабнішої модернізації. Архітектор М. М. Казанський прибудував до існуючого підприємства нові приміщення [4.36]. Прибудова, виконана з боку вул. Кирилівської, з'єднала колишню льодовню і новий «ніколаєвський» корпус у єдиний блок. Загальний архітектурний образ споруди набув нового вигляду.

Тепер, з боку вул. Кирилівської, завод сприймався як високий, на три яруси асиметричний об'єм, фланкований ще вищою, на 5 ярусів, сушильною баштою північного фасаду. Прибудова стала головним фасадом всього виробничого комплексу, відіграючи водночас рекламну роль. Своім оригінальним виглядом нова споруда заводу суттєво відрізнялася від основної забудови тогочасної Кирилівської вулиці. Щоб досягти ефекту неординарності, в загальному архітектурному вирішенні автором були використані прийоми підкреслення вертикальних, а не горизонтальних членувань фасаду. Вертикальні декоративні смуги фасадних площин, виконані в цегляному декорі, в поєднанні з напівциркульним завершенням вікон та де-



Загальний вигляд колишнього пивоварного заводу М. В. Ріхерта по вул. Кирилівській. Будівництво котельної. Фото 1930-х років.



Колишній пивоварний завод М. В. Ріхерта по вул. Кирилівській. Сучасний план.

коративним аркатурним поясом карнизу, вдало імітують ретроспективні мотиви оборонних споруд. Водночас загальний образ будівлі несе в собі ознаки романтичного напрямку стилю *модерн* з елементами *неоренесансу* [4.37].

Більш ординарним в архітектурному вирішенні, але значним у цьому районі був пивоварний завод Київського акціонерного товариства, заснований у 1872 р. – одне з найстаріших пивоварних виробництв Києва⁵². Його територія складалася з кількох садиб по вул. Кирилівській – №№ 43, 47 та 52 (господарче подвір'я). Наприкінці ХІХ ст. завод став одним із найбільших у Києві вітчизняних виробників пива за чеською технологією.

Основні виробничі приміщення заводу було споруджено в 1872–1873 рр. на території колишнього чавуноливарного виробництва Дехтерьова (його двоповерховий корпус перебудували на варочну). На початковому етапі будівельну та технологічну частину було виконано за проектом інженера-технолога, члена правління товариства О. Ф. Термена. Йому було доручено: “...Устроить <...> *большой пивоваренный завод с усовершенствованными приспособлениями для производства лучших сортов пива по образцу заграничных заводов*” [4.39]. Будівництво заводу в 1872 р. стало київським дебютом відомого архітектора В. М. Ніколаєва [4.40].

На території головної садиби (Кирилівська, № 43) на момент її придбання товариством існувала двоповерхова споруда чавуноливарного виробництва. Всі будівельні роботи відбувалися після загальної інженерної підготовки території: низькі частини ділянок було значно підвищено – підсипано землею, взятою з високої частини садиби (загальне підвищення рівня території заводу запобігало її підтопленню під час весняних паводків).

У садибі № 43, крім основної споруди промислового виробництва, було зведено двоповерхову конторську будівлю з житловими приміщеннями (вона виходила на “червону” лінію вулиці) та значну кількість допоміжних споруд, які були прибудовані до основного виробничого корпусу. У другій садибі (№ 47) було зведено дерев'яний на цегляному підмурку з цегляним облицюванням житловий будинок, який використовувався як приміщення для директора-розпорядника. На території третьої садиби, що являла собою господарчий двір, було побудовано двоповерховий бондарний будинок із квартирами для службовців і казармою для робітників та інші господарські споруди. Підприємство мало свою водогінну мережу, яка впродовж 1877–1892 рр. була підключена до міського водогону. З 1893 р. завод користувався артезіанською водою з власного колодязя [4.41].

Споруди підприємства мали власну каналізацію зі скиданням її вод у Дніпро на Оболоні, причому відпрацьована вода та інші стоки попередньо очищувалися. Для цього в садибі № 52 на початку 1880-х побудували фільтр. Освітлення ділянок та майстерень спершу було газове (з міського газопроводу, а після 1889 р. на підприємстві побудували свій маленький газовий завод). Із середини 1890-х пивоварний завод повністю перейшов на електричне освітлення [4.42].

Будівництво заводу здійснювалося в декілька етапів (останньою була зведена триповерхова споруда складів, що й досі існують в забудові заводу, які розміщені по “червоній” лінії, в південній частині головної садиби). Основні корпуси заводу було споруджено в 1872–1875 рр. в “цегляному стилі”. Пізніше його забудова виконувалася в аналогічних формах. Підприємство побудоване з використанням останніх досягнень вітчизняної та зарубіжної техніки та прогресивного інженерного устаткування. Технологія виробництва пива та загальний рівень культури виробництва відповідали тогочасним європейським стандартам. На межі ХІХ–ХХ століть підприємство було провідним у своїй галузі і випускало приблизно половину загальної кількості пива, що вироблялося в Києві. Його продукцію на Всеросійських сільськогосподарських виставках 1880, 1888 та 1897 р. було відзначено срібною та

⁵² Дане акціонерне товариство складалося з десяти пайщиків. Головою правління товариства був М. Г. Хряков, він же був і власником виробничих садиб по вул. Кирилівській. Членами правління були Ф. М. Єнні та О. Ф. Термен. Статут акціонерного товариства було затверджено у травні 1873 р. [4.38].

двома золотими медалями [4.43].

Із цих двох найкрупніших на той час пивоварень на сьогоднішній день, в основному, збереглися їхні історичні корпуси. Головний виробничий корпус колишнього пивоварного заводу М. В. Ріхерта – пам'ятка архітектури місцевого значення. Завод давно перепрофільовано, нині – це “Київський експериментальний завод солодових екстрактів”. Колишній пивоварний завод Київського акціонерного товариства продовжує працювати як пивоварний (добре відомий як “Поділ”). Основне його виробництво розміщене в новому корпусі, який розташований на території колишньої господарчої садиби. Історичну забудову, що збереглася на ділянці по вул. Фрунзе, 43, пропонується внести до “Державного реєстру культурної спадщини України”.

Ще одне пивоварне виробництво, яке наприкінці XIX ст. належало братові М. В. Ріхерта Якову Вільгельмовичу Ріхерту, розміщувалося на Куренівці. Завод виник у 1860 р. на березі р. Сирець, коли ця частина Куренівського передмістя ще не мала вуличної мережі. Пізніше, коли було прокладено вулиці Копилівську та Сирецьку, забудова в цій частині передмістя почала формуватися вздовж них [4.44].



Казенний винний склад № 1 (автор В. А. Безсмертний).

А – головний корпус; В – очисне відділення (фрагмент). Сучасне фото.

Нове модернізоване виробництво, яке Я. В. Ріхерт відродив після пожежі 1890 р., потребувало й нового зовнішнього вигляду. Є підстави вважати, що модернізація заводу здійснювалася за проектом В. М. Ніколаєва⁵³ [4.45].

За креслениками В. М. Ніколаєва, які пропонувалися як варіанти до проекту 1891–1892 рр., можна уявити лише приблизний вигляд комплексу заводу. За загальним характером архітектурного вирішення основний виробничий корпус являв собою видовжене двоповерхове приміщення з сушильною баштою посередині. Крім того, згідно з цим проектом, до комплексу заводу пропонувався окремих одноповерховий корпус нової льодовні, що розміщувалася вздовж вул. Сирецької. Усі споруди вирішувалися в цегляному стилі, з мінімумом декору [4.46].

Сучасний вигляд колишнього пивоварного заводу Я. В. Ріхерта – результат перебудов та реконструкцій протягом майже сторічного існування. Чільний фасад, що виходить на вул. Сирецьку, було перероблено двічі: наприкінці 1920-х та в 1949–1954 рр. Ймовірно, що об'єднання всіх дореволюційних споруд в єдиний блок відбулося, коли завод у 1928–1929 рр. пристосовували під консервне виробництво. Добудову верхнього ярусу з арочними вікнами та зі збільшенням висоти другого поверху (на 4 м) було виконано, коли завод ще раз змінив галузевий профіль – його переобладнали для виготовлення шампанського.

Серед інших знаменитих київських пивоварень слід відзначити: пивоварний та медоварний завод Йозефа Марра (вул. Кирилівська), пивоварню Христини Марр (вул. Копилівська, Куренівка), пивоварний завод Карла Шульца (Деміївка) та Київський пивоварний завод Південноросійського акціонерного товариства пивоварних заводів, більш відомий як пивоварний завод Йосипа Бродського (вул. Жилинська). Останній почав діяти в Києві з 1872 р., а з 1895 р. разом з пивоварними заводами Одеси та Миколаєва увійшов до складу згаданого вище товариства [4.47].

Повне уявлення про традиційну промислову забудову невеликих переробних підприємств Києва кінця ХІХ – початку ХХ ст. дає забудова Київського казенного винного складу № 1, розміщеного по вул. Кудрявській⁵⁴. Підприємство можна вважати унікальним, в ньому майже повністю збережено автентичну забудову, виконану в 1898 р. за проектом цивільного інженера В. А. Безсмертного.

Виробнича ділянка цього підприємства носить замкнений периметральний характер: на “червону лінію” виходить основна споруда заводу, в даному випадку – головний виробничий корпус. До нього прибудовано допоміжні приміщення: спиртосховище, очисне відділення та котельню. Всі корпуси садиби зведені впритул один до одного, утворюючи суцільну лінію забудови з боку вулиці. У середині ділянки утворено господарчий двір. В'їзд до двору підприємства розташований з південного сходу; ймовірно, що раніше тут існувала в'їзна брама, над якою, як тоді було заведено, розміщувалася назва виробництва.

Головний корпус вирішено симетрично відносно центральної осі й акцентовано розташованим у центрі семиярусним об'ємом, який з боку вулиці утворює вежу, а з боку двору – трансформується в сходову клітку. Чільний фасад має більш презентабельний вигляд, ніж дворовий; його декоровано на всю висоту стін пілястрами, які з боку двору відсутні. Основний об'єм головного корпусу має два яруси та цокольний поверх, який проходить по всій довжині виробничої споруди. Тривісна симетрична композиція головного корпусу підкреслюється використанням прямокутних аттиків, якими урізноманітнюється верхня частина будівлі. Декоративне вирішення споруди являє собою типовий приклад використання

⁵³ Попередній проект цього ж пивоварного заводу (1876–1878 рр.) також був розроблений В. М. Ніколаєвим.

⁵⁴ Забудова казенного винного складу № 2, який розміщувався в ті часи на Деміївці, що була виконана за проектом архітектора В. М. Ніколаєва, до нашого часу майже не збереглася. Виняток становить унікальна в'їзна брама.

“цегляного стилю”, в окремих елементах та деталях якого простежуються *неоренесансні* мотиви, а саме: різноманітні вікна, часті вертикальні членування, удосконалений карниз та ін. [4.48].

Виняткова збереженість автентичних елементів цієї промислової забудови та її досить рідкісне та нетипове розташування (серед житлових кварталів Верхнього міста, а не в складі промислових угруповань) дають всі підстави віднести цей унікальний заводський комплекс до об'єктів промислової спадщини Києва вказаного періоду. У наш час підприємство продовжує випуск традиційної для нього продукції – лікєро-горілочаних виробів.

4.4. Промислові підприємства Деміївки

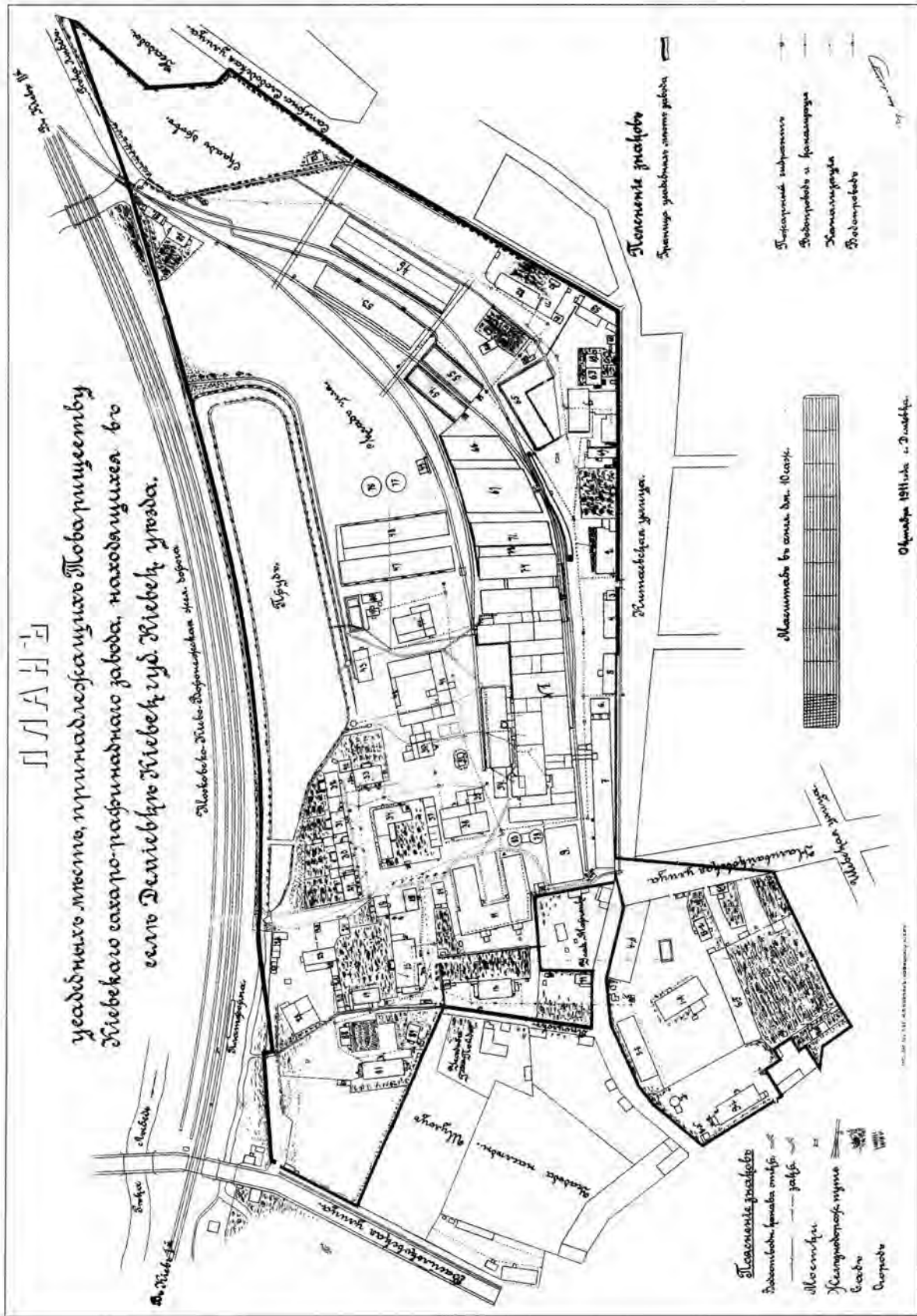
Село Деміївка Київської губернії тривалий час існувало ізольовано від інших земель Києва. Від них його відділяло по-лотно залізниці та русло р. Либідь. Незважаючи на досить зручне розташування цього населеного місця поблизу Києва, формально Деміївка досить довго мала статус села. Воно розташовувалося на південь від міста, в заплаві р. Либідь і через нього проходила дорога на Васильків. На початок XX ст., займаючи досить значну територію (42 вулиці,



Загальний вигляд с. Деміївка. На задньому плані – цукрово-рафінадний завод. Фото кін. XIX ст.

понад 12470 садиб, 3500 мешканців), а також маючи свою внутрішню залізницю (трамвай), село все ж тривалий час залишалося передмістям, незважаючи на досить розвинену переробну промисловість. “Село это с сильно выраженным торговым характером имеет несколько заводов (большой сахарный, сухарный завод военного ведомства...)” [4.49].

Особливістю переробної промисловості цього передмістя майже до початку XX ст. був єдиний в Києві цукрово-рафінадний завод. Він розпочав своє існування з 1870 р. і був єдиним підприємством акціонерного товариства Київського цукрово-рафінадного заводу. Підприємство було одним з найбільш прогресивних навіть серед виробництв Києва. Воно було обладнане найсучаснішим для того часу устаткуванням, яке весь час оновлювалося. У технологічному процесі широко використовувалися дослідні розробки як вітчизняних, так і зарубіжних інженерів. На своїй території воно мало заклади житлового, службово-навчального та обслуговуючого призначення, власні інженерні мережі, автономне водопостачання з власних артезіанських свердловин, залізничне обслуговування, телефон, автомобільний парк, річкову пристань тощо [4.50]. “Этот завод можно считать лучшим во всех отношениях заводом в Киевской губернии. Прекрасно устроенные казармы, больница, сокращенная до 11,5 часов сменная работа днем, и до 19 часов ночью, устройство огражденный во всех опасных местах, прекрасная школа – все это составляет отличное достоинство завода. Единственным недостатком этого завода можно считать несколько низ-



Генплан сахарно-рафинадного завода на Деміївці. Архівні кресленки.

кую зароботню плату обыкновенных рабочих, хотя эта плата немного выше прочих других рафинадных заводов губернии" [4.51].

Досить докладні відомості про завод подано в матеріалах архіву – “Описание Киевского сахаро-рафинадного завода, принадлежащего Товариществу и находящегося в Киевской губернии, в дер. Демеевке” (1880). Процес виробництва цукру відбувався в одній споруді – головному корпусі – п’ятиповерховій цегляній будівлі, основні внутрішні несучі конструкції якої – металевий каркас (залізні балки та чавунні колони), а також склепінчаста металева стеля. Для покриття підлоги було використано асфальт та цемент [4.52].

Завод займав 13 дес. 1624 кв. саж. землі неподалік від залізничної товарної станції “Київ-III”, мав свою залізничну гілку, що з’єднувала підприємство зі залізничними станціями “Київ-III” та “Київ річковий, правий берег Дніпра”.

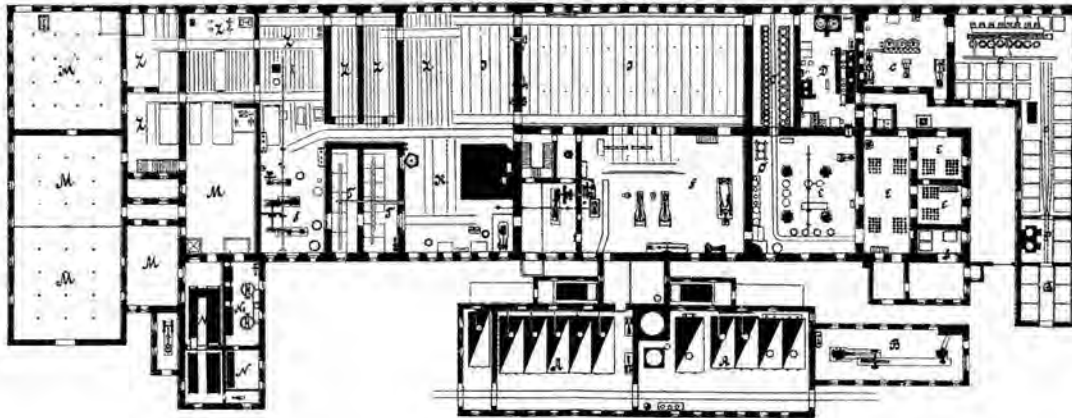


Сучасний вигляд колишнього цукрово-рафинадного заводу (зараз кондитерський комбінат “Рошен”, в недалекому минулому – кондитерська фабрика ім. К.Маркса) з боку ЦНБ ім. Вернадського. Фото автора 2005 р.

Киевский сахаро-рафинадный завод

Планъ

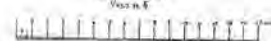
перваго этажа



Объяснение плана.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| А. Рафинаторна | 1. Машинна зала |
| Б. Складові приміщення | 2. Зали для складу цукру |
| В. Складові приміщення | |
| Г. Складові приміщення | |
| Д. Машинна зала | |
| Е. Складові приміщення | |
| Ж. Складові приміщення | |
| З. Складові приміщення | |
| И. Складові приміщення | |
| К. Складові приміщення | |
| Л. Складові приміщення | |
| М. Складові приміщення | |
| Н. Складові приміщення | |
| О. Складові приміщення | |
| П. Складові приміщення | |
| Q. Складові приміщення | |
| Р. Складові приміщення | |
| С. Складові приміщення | |
| Т. Складові приміщення | |

Масштабъ



1912 г. - 1:500

План головного корпусу цукрово-рафинадного заводу. Архівний кресленник.



Загальний вигляд головного корпусу цукрово-рафінадного заводу з боку двору. А – сучасний стан (кондитерський комбінат "Рошен"), фото автора 2006 р.; В – стан на 1913 р.

До того ж на заводі використовували артезіанські свердловини, а також відкриту штучну водойму (з площею близько 1 дес.), яку було розташовано в межах садибної ділянки. Водойма забезпечувалася проточною водою з р. Совки та з колодязя, що давав приблизно 14 тис. відер на годину, водночас використовувалися два парові насоси [4.53]. У 1875 р. завод повністю перейшов на артезіанське водопостачання [4.54].

Парове відділення працювало з застосуванням котлів паровозного типу, що опалювалися дровами. Пізніше старі котли були замінені на сучасні системи типу Менье з топками та паровими піддувалами (виготовлені на заводі Гретера і Криванська). Первинне газове освітлення було замінене на електричне в 1910 р. з побудовою власної електростанції [4.55].

Завод було споруджено за проектом архітектора Івана-Фрідріха Станіславовича Вишневського – автора першого залізничного вокзалу в Києві. Він будувався у два етапи. Перший тривав два роки (1868–1870 рр.). У такому вигляді завод проіснував до нищівної пожежі 1873 р., коли вогнем було знищено все внутрішнє устаткування підприємства [4.56]. Другий етап будівництва пов'язаний з його відбудовою і тривав один рік, після чого завод у 1874 р. знову почав працювати. З розширенням виробництва (1875 р.) у садибі заводу пробурили перший артезіанський колодязь, а в 1899 р. та 1912 р. – ще два. Того ж року на заводі було прокладено каналізацію. Третій етап у розбудові підприємства припадає на 1980–1910 рр. [4.57]. У 1880–1881 рр. була збудована лікарня та однокласне училище для дітей робітників та службовців заводу, яке в 1888 р. перетворили на двокласне сільське. Пізніше, з 1909 р., на базі одного училища було сформовано два – міське 4-класне училище та 3-комплектне однокласне парафіяльне училище, які розміщувалися в одній споруді на території підприємства [4.58].

Найбільший розквіт підприємства припадає на 1913 р., коли зафіксовано найбільший обсяг пере-



Колишній цукрово-рафінадний завод. Загальний вигляд до перебудови 1908 р. Архівне фото.

робленого цукру (лише за 7 місяців завод виробив 2,2 млн пудів цукрового піску)⁵⁵.

У перші роки свого існування завод випускав рафінад у “головах”, пізніше – кусковий різних сортів. У 1913 р. асортимент продукції заводу складався з таких видів рафінаду: “голови”, пиляний, рублений, кругляки та цукрова пудра; крім того, завод випускав рафінадну патоку. Спочатку рафінад поставлявся на ринок у діжках, а з появою різних сортів кускового рафінаду почали використовуватися дерев’яні ящики, які пізніше були замінені на легкі фанерні. З 1892 р. дерев’яна тара поступово була замінена на джутові мішки. “Голови”, кусковий в пачках та кругляки оберталися в спеціальний папір. Рафінад, запакований в папір, укладався в спеціальні дерев’яні діжки або у мішки з соломною. Для виготовлення дерев’яної тари на території заводу було передбачено бондарню. Для зберігання рафінаду та цукрового піску на заводі спорудили спеціальні склади, до яких, як і до пакувальних цехів, були підведені залізничні колії. На близькій відстані (в межах Києва) готова продукція доставлялася спочатку гужовим транспортом, а потім автомобілями лондонської фабрики “Commer cars” [4.60].

Виробництво двічі міняло своє паливо: спочатку це були дрова, з 1901 р. топки частково були перероблені на нафтові, а з 1906 р. завод повністю перейшов на кам’яне вугілля (антрацит). Паровична (котельня) мала окреме приміщення на 8 парових котлів. Водогінна вежа розміщувалася над п’ятим поверхом головного корпусу та мала три металеві резервуари. Підприємство мало й свою пожежну команду, яка допомагала також і мешканцям Деміївки. На території заводу були встановлені протипожежні гідранти, а біля артезіанського колодязя – запасний протипожежний насос [4.61].

У розвитку технологічної діяльності підприємства та удосконаленні самого виробництва, а також у сприянні благодійним та просвітницьким функціям безпосередньо брав участь Рудольф Федорович Раузер, який обіймав посаду директора заводу з початку



Колишній вигляд складського корпусу цукрово-рафінадного заводу. Архівне фото.



Деталь інтер'єру цеху колишнього цукрово-рафінадного заводу. Фото автора 2006 р.

⁵⁵ Для порівняння – розрахункова потужність виробництва складала 800 тис. пудів на рік [4.59].

його заснування до 1892 р. та був директором правління з 1877 до 1913 р. Відомо, що технологічні кресленики, а також устаткування замовлялося за кордоном, зокрема у Великій Британії (Манчестер). Разом з поступовим збільшенням потужності виробництва на заводі весь час відбувалися технічні нововведення. Приміром, у 1890 р. було запроваджено сушки Пассбурга, в 1897 р. – центрифуги Вестона; а в 1900 р. – проведено досліди з виготовлення плиткового рафінаду за новим методом В. І. Васильєва; в 1910 р. було встановлено мішалки Доранта та ін. [4.62].



Головний корпус фабрики шоколаду та цукерок Валентина Єфимова. Вид з двору (завод знесено в 2007 р.). Фото автора 2003 р



Брама колишнього Дем'ївського снарядного заводу (будувався як казенний спиртогорілчаний склад № 2). Загальний вигляд. А – архівне фото; В – сучасний вигляд. Фото автора 2008 р.

Продукція цукрово-рафінадного заводу як провідного на той час виробництва була високо оцінена на вітчизняних та зарубіжних промислових виставках та мала численні нагороди:

- на Всеросійській мануфактурній виставці у С.-Петербурзі (1870 р.) отримала золоту медаль;
- у Відні (1873 р.) – медаль “За заслуги”;
- у Парижі (1878 р.) – золота медаль;
- у Києві (1880 р.) – золота медаль;
- на Всеросійській промислово-художній виставці у Москві (1882 р.) – Державний герб;
- у Кракові (1887 р.) – золота медаль;
- у Парижі (1889 р.) – золота медаль;
- на виставках у Києві в 1896 р. та Нижньому Новгороді завод брав участь поза конкурсом, як і на Всеросійській виставці 1913 р. в Києві [4.63].

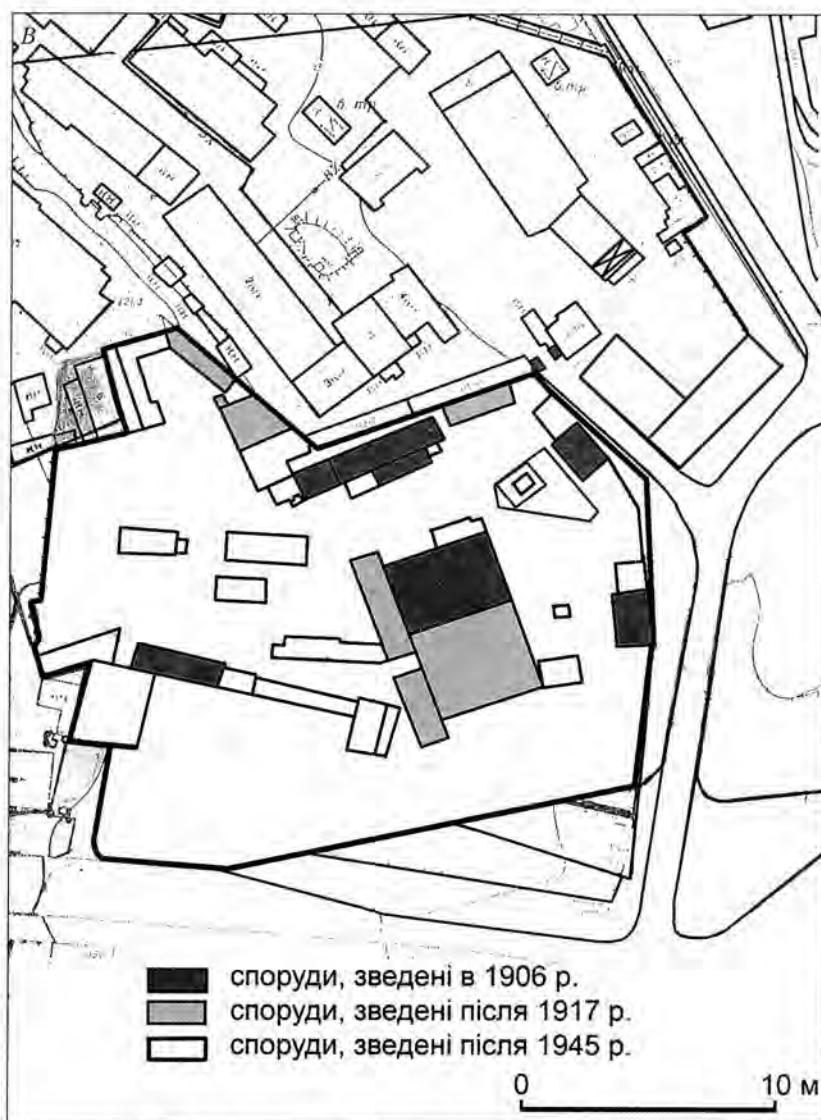
На 1913 р. на заводі працювали 770 чоловіків та 126 жінок. Правління товариства мало п'ять директорів, які були обрані серед пайщиків: В. І. Васильєв; І. К. Каленський; Р. Ф. Маузер; П. К. Скорделі; Р. П. Столенверк. Директором заводу на той час був Г. І. Журик [4.64, 4.65].

У перші роки після революції (1918–1919 рр.) завод продовжував працювати як цукрово-рафінадний. На початку 1920-х, коли в Києві розпочався процес націоналізації підприємств,

завод був перепрофільований на випуск цукеркової та кондитерської продукції⁵⁶ [4.66].

Неподалік від цукрового заводу розміщувалося інше значне підприємство Деміївки – пивоварний завод Карла Генріховича Шульца⁵⁷ [4.67]. Пивоварне виробництво родини Шульц спочатку було орендним. Пізніше, в кінці 1870-х, воно стало власністю Г. С. Шульца. На початку 1880-х, коли Генріхом Самойловичем Шульцем були придбані суміжні з підприємством ділянки, виробництво почало розбудовуватися. У 1899 р. управління пивоварним виробництвом перейшло до К. Г. Шульца [4.68].

На початок XX ст. завод був досить значним пивоварним підприємством. Він був обладнаний двома паровими машинами, мав своє електричне освітлення та широку мережу магазинів у Києві. На 1913 р. завод випускав 600 тис. відер пива на рік і на ньому працювало 50 робітників. У 1915 р. його було секвестровано та передано до Управління акцизними зборами, а родину Шульца виселено з Києва. Звинувачення, висунуте проти власника пивоварного заводу, полягало в ніби-то умисному переховуванні продукції німецького підданого Торклера [4.69].



Пивоварний завод Шульца на Деміївці. А – сучасний вигляд (Пивзавод №1), фото автора 2008 р.; В – сучасний план.

⁵⁶ Дрібні цукеркові фабрики Києва, в т. ч. й шоколадну фабрику В. Єфимова, були об'єднані в одну кондитерську фабрику, якій у 1923 р. присвоєно ім'я Карла Маркса.

⁵⁷ Інше пивоварне виробництво "Чехія" (пізніше "Баварія") проіснувало недовго (1907–1914 рр.).

Споруди ще одного підприємства, яке наприкінці ХІХ ст. розміщувалося в західній частині Деміївки, не збереглися до нашого часу. Це було невелике цукеркове виробництво – “Фабрика шоколаду та цукерок під фірмою “Валентин Єфимов”. Фабрика виникла в 1891 р. і спочатку розміщувалася в дерев’яних приміщеннях. Після пожежі 1897 р., коли підприємство повністю було знищене, його відродження розпочалося вже у мурованих корпусах [4.70]. Саме вони збереглися до нашого часу. У 1899 р. на фабриці було встановлено паровий котел, наступного року закінчилася її перебудова³⁸. До революції фабрика була найкрупнішим кондитерським виробництвом Києва. Її валовий прибуток на 1910–1911 рр. становив 14500 руб., а чистий прибуток – 7300 руб. [4.72]. На 1916–1917 рр. чистий прибуток фабрики збільшився до 109 тис. руб. [4.73].

У садибі фабрики до останнього часу існували: колишня споруда правління (перебудована під їдальню), головний виробничий корпус та житловий будинок колишньої казарми (гуртожиток). Головний виробничий корпус, розташований углибині ділянки, – невеликий за розміром, прямокутний за планом, двоповерховий, мурований; зведений у цегляному стилі з мінімумом декору (на чільному фасаді). Внутрішнє розпланування корпусу не збереглося. У 2007 р. фабрику було знесено, а її територію віддано під будівництво офісно-житлового комплексу.

4.5. Головні металообробні та машинобудівні підприємства

Серед найвідоміших та найбільших металообробних і машинобудівних виробництв, що діяли в Києві в останній третині ХІХ – на початку ХХ ст. (крім “Головних залізничних майстерень”), слід назвати київський “Арсенал”, “Південноросійський машинобудівний завод” та “Київський машинобудівний та котельний завод Гретера, Кривалека і К^о”; всі виробництва були розміщені в різних частинах міста. “Арсенал” – на Печерську, у складі Печерської фортеці, завод Гретера і Криванека – на Шулявці, “Південноросійський машинобудівний завод” – біля вокзалу³⁹.

Історія “Південноросійського машинобудівного заводу” розпочалася з його розміщення на ділянці біля вокзалу (на розі вулиць Степанівської та Жилянської).

До 1895 р. завод мав іншу назву та інше місце розташування – Звіринець. Підприємство виникло під фірмою Доната. *“В год основания в мастерской было всего 5 человек рабочих, и она занималась исключительно изготовлением мелких поделок для артиллерийского и инженерного ведомства. В 1868 году мастерская по случаю постройки железного моста через р. Днепр около Киева увеличила свое производство и отчасти служила ремонтной мастерской для строительных мастерских моста инженера Струве. В это время устроена была чугунолитейная. В 1870-1873 гг. завод исполнял уже значительные заказы для строившихся тогда в Киеве водопровода, газоосвещения и сахарно-рафинадного завода и доньше исполняет ремонтные работы для этих учреждений <...>. В настоящее время завод помещается в двух деревянных строениях, <...> застрахованных в 30 000 руб. серебром.*

³⁸ Фабрика мала офіційну назву “Акціонерне товариство парової фабрики шоколаду та цукерок під фірмою “Валентин Єфимов”. Правління акціонерного товариства розміщувалося на території самої фабрики. В останні роки до правління товариства входили три директори фабрики: Вюглер Карл Генріхович, Вюглер Карл Якович, Шульц Карл Генріхович та два кандидати в директори: Невстувєв Іван Іванович та Романенков Яким Павлович. У 1900 р. на фабриці працювали 160 роб. (104 чол. та 56 жін.) [4.71].

³⁹ За радянської доби два останні виробництва ввійшли до складу сучасних промислових районів Києва, і лише “Арсенал”, що є частиною загального комплексу Київської фортеці, і донині продовжує займати виїаткове місце серед історичних підприємств Києва як найстаріший виробничий комплекс з унікальною історією.

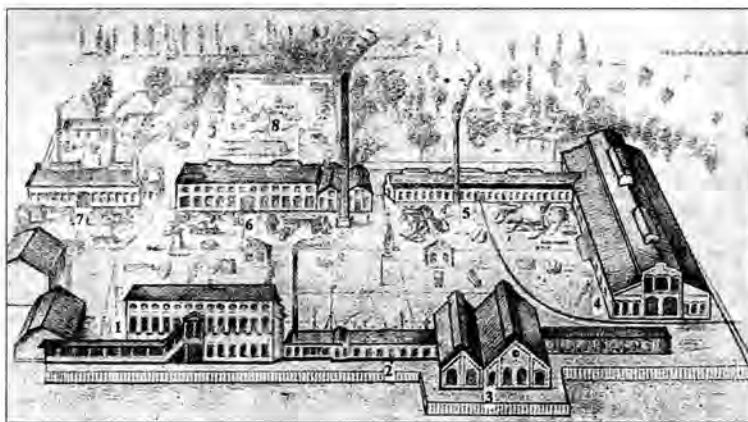
На заводе работает круглый год 50 мастеровых <...> и 10 чел. чернорабочих свыше 15 лет. Мастеровые все грамотные и большей частью ученики этого же завода или окрестных <...>. Завод освещается керосином и сальными свечами <...>. Изготавливает полные механизмы и части их для сахарных, винокуренных и писчебумажных заводов и мельни, водопроводные и газоосветительные принадлежности, артиллерийские и военные принадлежности, чугунные балконы, лестницы, ограды и пр. – всего на сумму 45–50 тыс. руб. в год <...>. Завод управляется самим владельцем” [4.74].

Пізніше завод існував при акціонерному товаристві “Донат, Липковський і К^о”⁶⁰. З 1895 р. його назва змінилася на “Південноросійський машинобудівний завод”. Подальший розвиток виробництва був пов’язаний з новою виробничою ділянкою.

Новостворене акціонерне товариство “Південноросійський машинобудівний завод” за 128 тис. руб. придбало садибу на розі вулиць Жилянської та Степанівської (нині вул. Старовокзальна) для організації виробничого майданчика. У 1895–1896 рр. на цій ділянці площею 6900 кв. саж. було збудоване нове виробництво, що складалося з механічних майстерень, котельного та ливарного виробництв. Автором архітектурного проекту комплексу заводу вважається архітектор В. В. Городецький [4.76].

У 1897 р. новий завод було зареєстровано як діюче підприємство, споруди на Звіринці були продані на знесення, а оренду старої ділянки – анульовано [4.77].

На новому місці від існуючої залізниці завод відокремлювала лише р. Либідь, що в своїй верхній течії являла собою доволі заболочений струмок. Тому передусім у цій частині майбутнього заводу були проведені значні меліоративні роботи. Згідно з проектом, загальна територія заводу поділялася на дві частини – виробничу ділянку та складський двір. Виробнича територія по периметру була забудована мурованими одно- та двоповерховими корпусами, з певними протипожежними розривами один від одного. На вул. Степанівську головними фасадами виходили три цехи: деревообробний, ковальсько-болтовий та вагонна майстерня. Ливарний цех своїм торцевим фасадом виходив на вул. Жилянську, туди ж були обернені і споруди заводоуправління. Деякі корпуси (наприклад, деревообробний) і досі існують у складі виробничого комплексу заводу “Ленінська кузня” [4.78].



Загальний вигляд Південноросійського машинобудівного заводу (за проектом архітектора В. В. Городецького). Літографія кін. XIX ст.



Колишній деревообробний цех Південноросійського машинобудівного заводу в складі сучасного виробництва “Ленінська кузня”. Фото автора 2008 р.

⁶⁰ Акціонерне товариство організоване інженером-технологом І. Ф. Донатом, російським підданцем; І. Г. Липковським, берлінським інженером; та М. Ф. Барсуковим у 1894 р. Основний капітал товариства складав 300 тис. руб. [4.75].

У 1897–1898 рр. було зведено другу ковальську та бандажну майстерню для виробництва вагонних коліс, а також поновлено технологічне оснащення підприємства – встановлено новий ливарний бесемерівський конвектор. Після цього завод став єдиним київським підприємством, де виготовлялося крицеве литво [4.79].

На межі століть “Південноросійський машинобудівний завод” був одним з найкрупніших підприємств Києва, тоді тут працювало приблизно 800 робітників⁶¹.

У ті часи завод виготовляв досить різноманітну продукцію: залізничні вагони; парові котли та арматуру для них; машини для борошномельної, цукрової та спиртогорілчаної промисловості. У 1898 р. завод отримав велике замовлення від Сибірської залізниці – цистерни для спирту та гасу, товарні вагони, гідравлічні крани, поворотні кола, прогони для невеликих залізничних мостів та ін. [4.81]. З 1913 р. на замовлення Міністерства шляхів сполучення завод розпочав випуск серії малих парових буксирних пароплавів, а з 1916 р. – працював лише на оборону і виготовляв деталі для вантажних автомобілів, а також сталеві частини для військової техніки та відливки для заводу “Арсенал”. До 1919 р. завод продовжував випускати вагони, котли та гребні колеса для пароплавів, парові машини та інші комплектуючі.

Виробнича забудова, зведена за проектом В. В. Городецького, в основному не збереглася, лише деякі споруди в перебудованому вигляді ще існують на старій ділянці заводу, біля вокзалу. Сучасна назва спадкоємця “Південноросійського машинобудівного заводу” – “Ленінська кузня”, і його основне виробництво розташоване на Рибальському півострові.

Іншим значним підприємством Києва, що виникло за межами міста в дачній місцевості на Шулявці, був металообробний та машинобудівний завод Гретера та Криванека. Засновник підприємства, швейцарський громадянин Яків Гретер, придбав у спадкоємців полковника Леоновича 40 дес. землі (близько 4,4 га) на Шулявці по вул. Дачній для заснування заводу. Спочатку підприємство було дуже скромним, розміщувалося в дерев'яних спорудах і на ньому працювало 30 робітників. Виробляли металеві ліжка, просту чавунну арматуру, різний реманент та кріпильні вироби – болти, гайки, скоби та ін. (до речі, матеріал для цих виробів діставали, переплавляючи так звані “берданки” – гвинтівки, зняті з використання в російській армії, велику партію яких за безцінь було придбано Гретером) [4.82].

Значне розширення та урізноманітнення продукції підприємства відбулося завдяки його загальній реконструкції. Я. Гретер продовжив справу разом з чехом Йосипом Криванеком, випускником Празького політехнічного інституту. Вони організували акціонерне товариство з основним капіталом в 1 млн руб. і невдовзі розпочали будівництво нового підприємства [4.83]. До правління акціонерного товариства “Гретер, Криванек і К^о”, як і до товариства, входили лише іноземні громадяни – німецькі, чеські та швейцарські піддані⁶².

У 1890 р. розпочалося будівництво машино-



Я. Гретер та Й. Криванек на будівництві заводу. Фото кін. ХІХ ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).

⁶¹ Найбільшу кількість працюючих зафіксовано на 1900 р. Починаючи з 1901 р., кількість замовлень на залізничну техніку суттєво зменшується. Скорочення виробництва призвело до скорочення штатів до 486 роб.; 1905 р. – 648 роб.; 1912 р. – 650 роб.; 1914 р. – 420 роб. [4.80].

⁶² Із Чехії на пропозицію Я. Гретера на майбутнє підприємство були запрошені кваліфіковані робітники, які й поклали початок високому рівню виробництва.

будівного заводу – досить крупного на той час об'єкта. Заводською забудовою була зайнята ділянка між Житомирським шосе (сучасний проспект Перемоги), 2-ю Дачною вулицею та Дачним провулком. Котельний та ливарний цехи розміщувалися вздовж Житомирського шосе, заводоуправління та столярні майстерні головними фасадами виходили на Дачний провулок, між ними було розміщено прохідну. На розі Дачної вулиці та Дачного провулку було зведено двоповерховий житловий будинок власника підприємства – Якова Гретера, так званий “Будинок Гретера”, споруда своїм довгим фасадом виходила на вул. Дачну⁶³.

У середині периметральної забудови заводу було розміщено два значних за площею корпуси, які суміщали в собі декілька цехів, найбільшими з яких були котельний та токарний, між ними розміщувався відкритий збиральний майданчик. До токарного цеху було прибудовано котельню підприємства. Деякі цехи мали допоміжне верхнє освітлення, причому тип ліхтарів залежав від конкретного типу даху. За своїм об'ємно-архітектурним вирішенням корпуси мали індивідуалізовані риси, залежно від призначення споруди. Загальне вирішення виробничих споруд відповідало характерним особливостям спрощеного “цегляного стилю”, що полягав у використанні пілястр, простого карнизу, з мінімумом декору, лучкового завершення вікон тощо. Основними цехами заводу були: чавуноливарний, котельний та “цех рафінадних форм” [4.84].

Завод будувався чотири роки і невдовзі став провідним підприємством Києва в галузі машинобудування. Основною його продукцією було: обладнання для цукрової промисловості, цегельних та лісопильних виробництв, чавунне та мідне литво, “рафінадні форми” та ін. У 1894 р. на заводі працював 931 робітник, тоді його продукція складала 1184 руб., що становило половину вартості продукції всіх машинобудівних заводів Києва. У 1896 р. на виставці-ярмарку в Нижньому Новгороді за експонувану на ній парову машину потужністю 150 к. с. завод отримав золоту медаль⁶⁴ [4.85].

На початку XX ст. завод було модернізовано, споруджено нові цехи та склади, мартенівську піч з кисневою плавкою, яка відповідала останнім досягненням у цій



“Будинок Гретера” – споруда заводу, що збереглася з до-революційних часів. Фото автора 2003 р.



Адміністративний будинок заводу Гретера та Криванека. Фото кін. XIX ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).



Будівництво заводу Гретера і Криванека. Фото кін. XIX ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).

⁶³ “Будинок Гретера” – єдина споруда, що збереглася від дореволюційної забудови заводу. У радянські часи вона використовувалась як клубна, потім – як адміністративна споруда. Нині в ній розміщено лабораторію. У наш час вулиця Дачна не існує; тепер на колишньому перетині цих двох вулиць розміщено прохідну заводу “Більшовик”, виконану в сучасних архітектурних формах.

⁶⁴ Зображення парової машини тривалий час було знаковим символом заводу.



Аттестат професійної майстерності, що видавався учням заводу Гретера і Криванека, поч. ХХ ст. (матеріали з фондів музею заводу "Більшовик").

галузі [4.85]. Забезпечення підприємства залізничним транспортом було вирішено в 1908 р., тоді на завод було прокладено вузькоколіїну залізничну гілку від сортувальної залізничної станції "Пост-Волинський".

Наприкінці ХХ ст. в економіко-містобудівній структурі Києва колишній завод Гретера і Криванека, нині відомий як ЗАТ "Завод "Більшовик", відігравав значну роль. Порівняно з територією дореволюційного підприємства його виробнича площа збільшилася майже у вісім разів. Зараз територія заводу "Більшовик" займає приблизно 35 га. Разом із заводом порційних автоматів, ремонтно-механічним та арматурним заводами ЗАТ "Завод "Більшовик" складає промислове угруповання, розміщене вздовж проспекту Перемоги.

На відміну від двох вищезгаданих підприємств київський "Арсенал" перебував у державній власності й належав військовому відомству. Це було найкрупніше металообробне та машинобудівне державне підприємство Києва. Незважаючи на це, поставки сировини часто здійснювалися за підрядом. Замовником у даному випадку був завод в особі спеціального господарчого комітету. Отримання підряду відбувалося на спеціальних торгах, які усували монополію щодо поставок і були вигідними для підприємства з багатьох причин [4.86]. Система підрядів сприяла налагодженню ділового партнерства не лише в межах Києва або Київської губернії, а й по всій Російській імперії. Верстати для "Арсеналу" поставляли київські заводи, такі як машинобудівне підприємство Дехтерьова⁶⁵, а пізніше – завод Гретера і Криванека. Крім того, виробничі зв'язки "Арсеналу" були також налагоджені з Путилівським заводом, із заводом Вейтхельма в Москві та ін. Починаючи з 1880-х років, "Арсенал"

⁶⁵ Це було те саме підприємство, що розташовувалося по вул. Кирилівській, у виробничому корпусі якого пізніше розмістився пивоварний завод Київського акціонерного товариства.

тривалий час співробітничав з Мальцевським промислово-торговельним підприємством, заводи якого були розміщені в кількох губерніях Росії [4.87].

Порівняно з іншими машинобудівними підприємствами тогочасного Києва “Арсенал” мав досить високу виробничу оснащеність, але вона за багатьма параметрами вже не відповідала рівню виробництва сучасної військової техніки. Значна кількість операцій, що виконувалися вручну, не сприяла вчасному виконанню замовлень з ремонту військової техніки.

Наприкінці XIX ст. Головне артилерійське управління наполягло на реконструкції та модернізації виробництва. З цього приводу було складено проект, підкріплений кошторисом, що полягав у придбанні нового виробничого оснащення, в тому числі зведенні нових приміщень для парових котлів та електрогенераторів. У 1900–1903 рр. намітилося значне розширення виробництва: спорудження власної електричної станції, малярної, клепальної та ливарної майстерень. Крім того, планувалося придбання нових верстатів та реконструкція водогону [4.88]. Але розширення виробництва відбувалося досить повільно, і завод продовжував виробляти застарілу військову техніку лише більшим обсягом.

У 1902 р. заводом нарешті було закуплено та встановлено партію нових верстатів. Починаючи з 1905 р. на “Арсеналі” виготовлялися в основному матеріальні частини тридюймової швидкострільної артилерії. Наприклад, у березні того ж року на завод було направлено термінове замовлення на виготовлення 100 лафетів, 400 передків, 321 зарядного ящика, 1000 коробів для снарядів, а також 3000 коліс [4.89].

Оснащення заводу верстатами та устаткуванням тільки вітчизняного виробництва, як на тому наполягало військове відомство, не дало значних результатів. Більш того, воно виявилось не вигідним, тому що не вистачало комплектуючих, які швидко виходили з ладу. Щоб змонтувати нове устаткування, виробничих площ також не вистачало. Крім того, були відсутні підйомні засоби. Все це призводило до того, що виконання замовлень затримувалося, хоча їхня кількість постійно збільшувалася.

З 1903 р. у Російській імперії розпочалася кампанія з модернізації польових артилерійських гармат різних систем. Із початком випуску нової продукції, для якої на виробництві не було створено належних умов, спостерігався масовий перехід офіцерів-спеціалістів до армії. Крім того, виникли певні труднощі в роботі з нікелевою крицею, потрібно було освоїти зовсім нові прийоми її обробки. Незважаючи на мізерні дотації на дослідження нових виробничих операцій (всього 250 руб. на рік), київському “Арсеналу” було наказано модернізувати лафети гірських гармат. Ці дослідження відволікали персонал від виконання основних замовлень, що також відбивалося на якості робіт [4.90].

Напередодні Першої світової війни урядом нарешті було ухвалено “велику програму з посилення армії” (1913 р.), згідно з якою забезпечення військовою технікою збройних сил Росії мало бути збільшеним на 30 %; термін виконання планувався на 1917 р. Саме тоді розпочалася реконструкція “Арсеналу”, який з початком війни продовжував розширюватися швидкими темпами. Для цього вій-



Ковальський цех заводу “Арсенал”. Фото II пол. XIX ст.

ськовим відомством було виділено додаткових 50 тис. руб. винятково на модернізацію виробництва. Було розширено ковальський, клепальний та паяльний цехи, побудовано нову малярну майстерню та споруди для сушіння деревини, споруджено протипожежний водогін, а також прокладено місцеві (на території заводу) вузькоколійки для транспортування продукції вагонетками [4.91].

Один із нових цехів, який своїм торцевим фасадом виходив на “червону лінію” забудови вул. Московської, було зведено саме в період модернізації виробництва – 1912–1914 рр. Новий цех “Арсеналу” – механічний, було збудовано впритул до існуючої заводської брами (браму в 1930-х було переобладнано і використано як стіну для нового виробничого приміщення). Одноповерхову, трипрогонну, досить довгу споруду (розміри в плані – 140 x 24 м) було перекрито металевими фермами. Стояки не лише підтримували дах, а й несли навантаження від мостового крану, який переміщався вздовж центрального прогону. Таким чином, в новому цеху було налагоджено механізоване конвеєрне виробництво, якого так не вистачало в старих цехах. Стояки являли собою об’ємні металеві стрижньові конструкції, з кроком близько шести метрів. Уздовж усього даху було встановлено ліхтар денного освітлення, що давав додаткове світло (такий прийом виправдав себе, особливо коли до існуючої споруди було прибудовано ще один довгий цех). Досить товсті зовнішні стіни було підсилено пілястрами, що відповідали крокові внутрішніх стояків. На торцевому фасаді уступчасті пілястри застосовувалися як контрфорси, товщина яких суттєво збільшувалася до низу споруди. Центральний елемент вуличного (торцевого) фасаду – велике за розміром вікно параболічної форми, було розміщено по осі симетрії під декоративною аркою. Нижче вікна розташовувалися вхідні ворота до цеху. Зовнішнє вирішення стінових площин відповідало стилю модерн [4.92].



Вуличний фасад колишнього механічного цеху заводу “Арсенал”, 1912–1914 рр. Фото автора 2003 р.



Повздожній (дворовий) фасад механічного цеху заводу “Арсенал”. Фото 1980-х років.

Разом із будівництвом нового цеху відбулося розширення місцевої електростанції. Було введено в дію два нових дизель-генератора на 310 к. с. кожний. У 1915 р. в майстернях було встановлено 48 нових верстатів та механізмів різного призначення, в тому числі й нові потужні парові молоти. Але для встановлення в цехах електричного освітлення завод було підключено до міської мережі електропостачання. У 1907 р. завершилося будівництво залізничного сполучення між заводом та станцією “Київ-ІІ Товарний” з загальною довжиною залізничних колій близько 4 км [4.93].

4.6. Архітектурне формотворення виробничих споруд, типологія виробничої забудови

На межі XIX–XX ст. застосування металевих, а пізніше залізобетонних і, нарешті, просторових конструкцій, які були характерними для стилю *модерн*, розкрило перед архітекторами нові можливості щодо організації, перш за все, внутрішнього простору будови. Використання двосвітніх та крупнопрогонних або зального типу приміщень у громадських спорудах поступово стало досить ординарним явищем, але не в промисловій архітектурі.

У Києві так і не набули популярності великі універсальні магазини-пасажі, з ажурними металевими конструкціями та значною кількістю зашкленених поверхонь, які були характерними для крупних упоряджених міст Західної Європи. Та все ж окремі споруди, особливо громадські, були виконані на належному рівні, не поступаючи європейським аналогам. На той час вже спорудили: цирк Крутикова, Бессарабський ринок, Музей старожитностей, Педагогічний музей; проводилися конкурсні пошуки образу нового залізничного вокзалу. Майже всі споруди мали новаторські конструктивні рішення з використанням останніх досягнень нового стилю – *модерну*. Саме модерн сприяв новому трактуванню внутрішнього простору. Використання великих віконних площин та зальних приміщень з використанням внутрішніх опор або без них являло собою основні конструктивні прийоми цього стилю.

Новий стиль стимулював розвиток багатьох аспектів архітектурного формотворення. Загальне укрупнення архітектурних форм та нове трактування внутрішнього простору споруди визначило перехід до нових конструктивних систем та матеріалів. Саме на зламі XIX–XX ст. спостерігалось незриме змагання двох протилежних конструктивних систем – стінових конструкцій, уособлених у *“цегляному стилі”* й у різних еkleктичних напрямках, та конструкцій каркасних, притаманних, в основному, *модерну*. Громадська архітектура, явно віддаючи перевагу каркасу, була на той час більш прогресивним явищем порівняно з архітектурою виробничою (промисловою), яка більше схилилася до застосування традиційних конструкцій, тобто стінових. Навіть при використанні внутрішніх стоек у виробничих приміщеннях головними несучими елементами залишалися стіни. (Ці твердження цілком відповідають всім без винятку виробничим спорудам, що підпадають під класифікацію “будинок”).

Всесвітні паризькі промислові виставки кінця XIX ст. наочно продемонстрували можливості нових конструктивних систем, в яких було застосовано металеві каркаси різних конфігурацій [4.94]. Демонстрації носили рекламно-розважальний характер з абстрактно-елітарним відтінком. Насправді, новітні західні досягнення слід розглядати як виняткові приклади рідкісного виставкового шоу, які в реальному житті майже не використовувалися. Навіть в Європі та Америці складні металеві конструкції не набули широкого вжитку. Це пояснюється двома причинами. По-перше, досить складним та дорогим проектуванням, виробництвом та монтажем; по-друге, неприйняттям в ті часи конструктивних принципів, які закладені в каркасній системі. Антипод каркасу – стіна – втілювала традиційні погляди щодо несучих конструкцій взагалі. Простіше стіни може бути лише стіна, і саме вона, багатофункціональна традиційна конструкція, ще довго застосовуватиметься як основний несучий елемент у спорудах виробничого призначення.

Товсті зовнішні стіни виробничих споруд Києва кінця XIX – початку XX ст. в тричотири рази перевищували функціональну необхідність. Всупереч теоретичним розрахункам вони виконувалися з великим запасом міцності – швидше як данина певним традиціям, ніж необхідність. Приміром, у споруді Центральної електричної станції по вул. Андріївській було використано одразу чотири конструктивних прийоми: стінові конструкції (як основні конструкції будинку); стояково-балочну систему – для підвіски мостового крану вантажністю 20 т; каркасну (дублюючу) систему зовнішніх стін, в якій роль каркасу відводиться пілястрам – своєрідним контрфорсам, в погашенні підкранового навантаження; і зрештою – окремі фундаментні плити для основних агрегатів. Стояки, на яких кріпилися підкранові

балки (для переміщення мостового крану), мали взаємодіяти з частиною стіни, а саме: з пілястрами, які, в свою чергу, мали гасити розпір від навантаження.

В інших виробничих будовах, наприклад, у деяких спорудах Дніпровського водогону, а також у новому цеху заводу "Арсенал" застосування уступчастих пілястр-пілонів також данина традиціям кіївської будівельної школи.

Швидше винятком, ніж правилом, для промислових будов Києва було застосування у виробничих корпусах металевго каркасу з чавунними стояками та з металевим склепінчастим покриттям. Віддаючи належне протипожежним заходам, саме такі конструкції було застосовано на трьох поверхах у головному виробничому корпусі цукрово-рафінадного



Рамні несучі конструкції складу цукрово-рафінадного заводу. Фото 1913 р.



Металеві конструкції Русанівського мосту. Поштова листівка поч. ХХ ст.

заводу на Деміївці після пищівної пожежі 1873 р. Окрім металевих конструкцій у цьому ж корпусі було застосовано і залізобетонний монолітний каркас (пакувальне відділення, що прибудоване пізніше). Застосування окремих металевих опор, технологічних містків та сходів, металевї підлоги тощо мало місце в приміщеннях котельних та електростанцій.

Основний чинник, який стримував широке використання в Києві каркасних металевих систем, а пізніше залізобетонних систем – відсутність у кінці ХІХ – на початку ХХ ст. розвиненої будівельної бази, яка змогла б забезпечити випуск та монтаж цих конструкцій⁶⁶. Метал, а також металеві конструкції здебільшого були привізними. Якщо кіївські ливарні та металообробні підприємства ще були спроможними виконувати окремі ексклюзивні замовлення для зведення певних громадських або мостових споруд, металеві конструкції у промисловості не набули широкого вжитку через дорожнечу їхнього виготовлення. Зведення кожної значної громадської споруди Києва, в якій використовувалися будь-які конструктивні досягнення, перетворювалося на досить масштабну міську подію.

Натомість у Києві було дуже розвинуте цегельне виробництво (на ті часи в місті та передмістях працювало 44 цегельні заводи). Загальновідомою була й висока майстерність

⁶⁶ Нагадаємо, що випробування залізобетону та залізобетонних конструкцій тільки-но розпочали проводитися в Києві в лабораторії "Головних залізничних майстерень".

київських мулярів. Знаменита за своєю якістю та складністю цегляного декору київська цегляна кладка в ті часи була звеличена до *“цегляного стилю”* – своєрідного явища в історії архітектури, яке демонструвало високі можливості цього будівельного матеріалу.

Вказані вище основні чинники стали визначальними для розвитку будівельної індустрії Києва на межі століть. Зважаючи на те, що основні виробництва переважно належали до переробної промисловості зі специфічними нескладними технологіями, промислові споруди вирішувалися як великі за розміром, одноповерхові будинки, часто без опалення та електричного освітлення. Деякі з них були розраховані тільки на сезонне використання. Маючи в конструкціях даху дерев'яні крокви, вони частіше за житлові потерпали від спустошливих пожеж внаслідок використання небезпечних технологічних процесів, пов'язаних з відкритим вогнем.

В образному вирішенні більшості промислових споруд того часу, виконаних в *“цегляному стилі”*, переважали риси, притаманні передусім житловій забудові. Навіть досить великі двосвітні виробничі приміщення на фасадах виглядали як двоповерхові споруди (лише *“поверхи”* мали більшу висоту, ніж звичайні). Розділення фасадної площини на так звані *“поверхи”* виконувалося за допомогою традиційних прийомів горизонтального декоративного членування, як це було заведено в архітектурі житлових будинків *“цегляного стилю”*. Прикладом цього можуть бути збережені до нашого часу виробничі споруди, такі як: Центральна електрична станція міської залізниці, пивоварний завод Ріхерта (вул. Кирилівська), Центральна міська електрична станція (вул. Андріївська), новий виробничий корпус *“Головних залізничних майстерень”* тощо.

Універсальність тогочасної архітектурної освіти дозволяла інженерам виконувати архітектурні проекти, найпростішими з яких вважалися промислові споруди. Тому проектування багатофункціональних виробничих споруд, в яких не відбивалися особливості технологічних процесів, часто виконувалося за зразком⁶⁷.

Спроби типізації та класифікації виробничих споруд було здійснено в залізничних будовах у II пол. XIX ст. По-перше, всі станційні споруди поділили на чотири класи залежно від значення станції (найвищий клас – перший, найнижчий – четвертий). Позакласні пасажирські станції (для значних залізничних вокзалів крупних міст) вирішувалися за двома схемами: тупиковою та береговою. Досвід будівництва вокзалів для столичних міст Європи, а також для деяких міст Російської імперії віддавав перевагу саме тупиковим схемам залізничного підключення (Париж, Відень, С.-Петербург, Москва, Одеса та ін). Новий київський вокзал також мав відповісти цій розповсюдженій схемі (в конкурсних проектах нового вокзалу пропонувалося використати саме такий тип підключення).

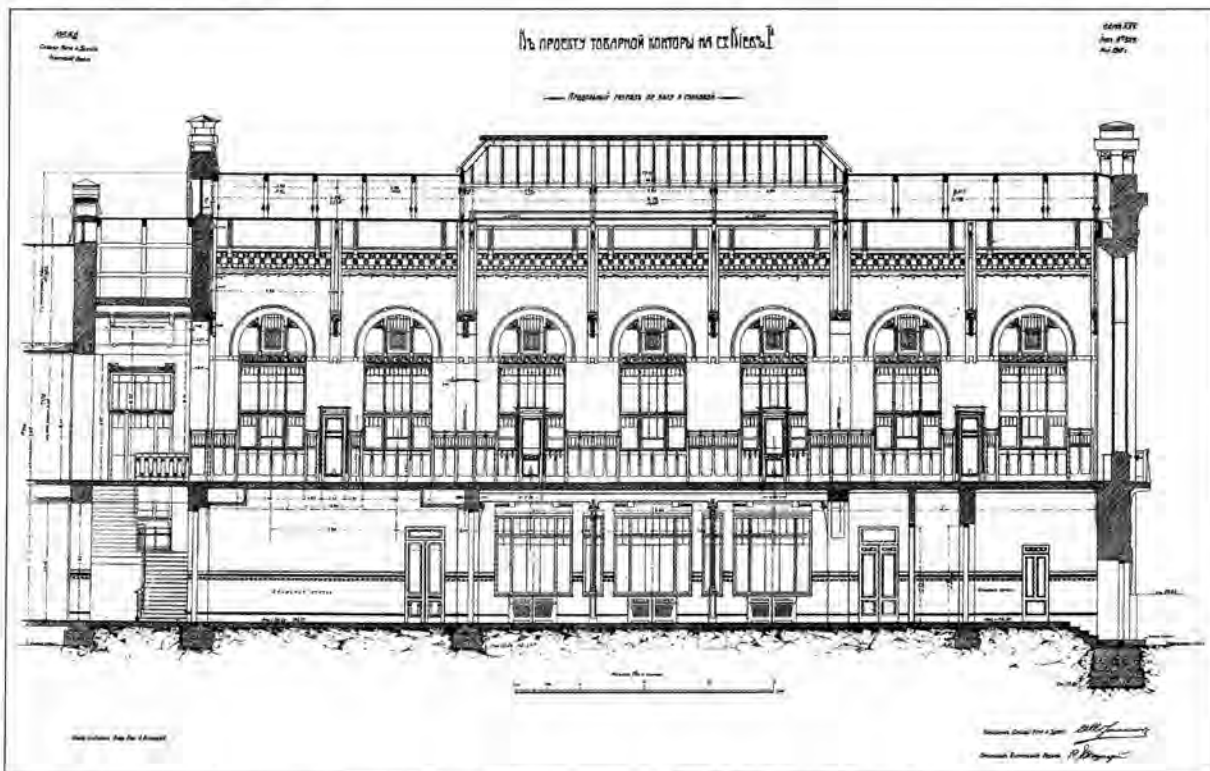
Специфіка галузевого складу промислових підприємств Києва давала підстави для численних варіантів мурованої одноповерхової виробничої споруди, в якій, при сталій товщині зовнішніх стін, змінювалися, в основному, такі параметри, як: висота приміщення, кількість прогонів, спосіб перекриття, вид даху та матеріал внутрішніх конструкцій. Так виник тип багатофункціональної виробничої споруди широкого вжитку.

Інші підходи в розробці типології будівель спостерігаються у виробничих спорудах, де загальні конструктивно-технологічні параметри були обумовлені конкретними галузевими особливостями. Вони, в свою чергу, позначалися на загальному вигляді виробничих будівель. Приміром, комплекс тодішнього пивоварного заводу являв собою обов'язкові технологічні ланки-цехи: льодовню, так званий *“холодний цех”*; варильню – *“гарячий цех”*, де виробництво було пов'язане з відкритим вогнем; і, нарешті, – солодовню, при якій обов'язково знаходилася сушильна башта для зберігання зерна. Всі згадані вище споруди мали свою технологічну специфіку. Приміром, основні виробничі площі льодовні знаходилися в під-

⁶⁷ Перші приклади типового архітектурного проектування виробничих споруд були наведені в каталозі: Тиф Ф. *Фасады кирпичной архитектуры фабричных зданий. – СПб, 1910.*

валі. Крім того, споруди відповідали певному розміщенню на ділянці заводу: льодовня ніколи не блокувалася з варильною, а сушильна башта не прибудовувалася до льодовні. У композиційно-просторовому відношенні сушильна башта була домінантою всього виробничого комплексу заводу. Якщо в “цегляному стилі”, згідно з правилами жанру, давався лише певний натяк на існування цієї домінанти, то архітектурні прийоми стилю модерн давали змогу застосовувати досить широкий спектр варіантних рішень, художня образність яких вже була особистою справою замовника та підрядника.

Інші переробні підприємства, звичайно, мали свої технологічні особливості. Прикладом, специфіка парових борошномельних підприємств зі значним обсягом виробництва визначалася певним комплексом споруд, куди входили: борошномельний цех (саме млин); машинна станція як джерело енергії та елеватори – спеціальні ємності для зберігання зерна. У київських млинах елеватори являли собою цегляні бункери великих розмірів. Описи інших типів елеваторів того часу дають нам архівні джерела: “Хлебные элеваторы <...> представляют собой громадные безоконные амбары и расположены [они] обыкновенно при станциях железных дорог или в портах. Железнодорожный поезд, наполненный хлебом, либо подходит к его боковым наружным сторонам элеватора, либо въезжает во внутрь элеватора, как в туннель. Затем вагоны опорожняются, и посредством механических приспособлений хлеб высыпается в емкости, находящиеся по бокам железнодорожной колеи. Отсюда ведрочерпалки зерноподъема быстро поднимают хлеб в верхние этажи, где устроены отделения <...>. Эти отделения составляют собственно главную часть всего здания и разделены на известное количество огромных ящичков, представляющих хлебные закрома <...>. Очистка хлеба производится механическим путем с помощью железных сит и вентиляций... Если хлеб начинает согреваться, то производится его проветривание путем выпуска хлеба из закрома <...> [в запасной закроме] <...>. При падении зерна <...> со значительной высоты и происходит проветривание хлеба. Для указанной цели в каждом элеваторе <...> должны быть [устроены] свободные закрома” [4.95]. (Опис хлібних елеваторів у Північних Американських Сполучених Штатах. Перше десятиліття ХХ ст.).



Товарна коитора. Повздожній розріз споруди, архітектор О. М. Вербицький (з фондів НДІПАМ).

Приблизно так, лише з меншою кількістю механічних засобів, працював елеватор товариства “Лазар Бродський” – найбільшого борошномельного виробництва Києва, що на Подолі. Споруда млина визначила особливий тип виробничої багатоповерхової споруди, в якій конструктивною схемою був залізобетонний каркас, а технологічні лінії розміщувалися у вертикальній площині. Такі борошномельні виробництва виникли в Києві на Подільській набережній на початку XX ст. Деякі з них було вирішено в стилі *модерн* і являли собою досить виразні споруди серед виробничої забудови цього району.

У багатоповерхових будівлях виробничого характеру, що мали значні габарити, використовувався також металевий каркас на чавунних колонах з перекриттям по металевих балках, але він не отримав широкого вжитку, зважаючи на досить дороге зведення. Металеві каркасні системи для Києва були швидше винятком, ніж правилом. Разом з тим не лише технологічні вимоги призвели до використання залізобетонного та металевого каркасів; це було обумовлено, насамперед, протипожежними умовами.

Аналізуючи типологічні характеристики промислових будівель, слід зупинитися ще на одному важливому аспекті. Технологічні особливості теплових електростанцій, і київської також, потребували великої кількості води для охолодження. У даному випадку завдання було вирішено досить раціонально. Київську Центральну електричну станцію (ЦЕС) було побудовано на березі Дніпра, а поруч – розміщено берегову водогінну насосну станцію як необхідну технологічну споруду для забезпечення виробництва водою. Зі стрімким розвитком енергетичної системи міста ЦЕС безперервно збільшувала свою потужність. І хоча електричну станцію можна вважати лише прототипом такого роду споруд, її берегова насосна станція започаткувала спеціальний тип допоміжної виробничої будови комплексу. Після спорудження київської насосної всі берегові водогінні насосні для теплових електростанцій почали виконуватися за відпрацьованою схемою.

Ранні промислові споруди Києва, що були зведені в еkleктичній манері, багато в чому наслідували зовнішні риси житлових будинків, але з меншим ступенем деталізації фасадів. Особливо це стосувалося загальних композиційних прийомів, а саме: основних пропорційних співвідношень у вирішенні фасадів. Київські зодчі, які працювали в певних стилях, переносили свої улюблені мотиви, лише дещо спрощуючи їх, на виробничі споруди. У Києві не існувало проектувальників, які б спеціалізувалися лише на зведенні промислових споруд, але відомі київські архітектори не залишили поза увагою виробничу тематику. В. М. Ніколаєв, В. А. Безсмертний, М. М. Казанський, В. В. Городецький, О. В. Кобелев, В. М. Риков та інші зробили значний внесок в індустріальну забудову Києва.

Виробничі споруди, вирішені в стилі *модерн* із застосуванням провідних конструктивних прийомів, у цілому збагатили образну та конструктивну різноманітність виробничої забудови Києва початку XX ст. Залізничні споруди, в тому числі споруди товарної станції О. М. Вербицького,

електричної станції міської залізниці К. В. Остроградського, фунікулеру О. О. Барішнікова та М. К. П'ятницького, нових корпусів заводу “Арсенал” та “Головних залізничних майстерень”, надали новий масштаб та іншу образність загальній індустріальній забудові міста. Нове бачення архітектурних форм, в яких майже



Залізобетонні конструкції пакгаузів колишньої митниці, поч. XX ст.
Фото автора 2008 р.



Интер'єр колишнього механічного цеху заводу "Арсенал". Фото кін. 1970-х років.

повністю був відсутній декор, створювало нову естетику як основу для проектування виробничих споруд. Прийоми акцентування на фасадах окремих конструктивних елементів, характерні для деяких київських споруд, були аналогічними до творчих пошуків майстрів європейських раціоналістичних шкіл, передусім Беренса та Гропіуса.

Основні пріоритети щодо виробничої забудови Києва залишалися за державними замовниками. Найбільш значні виробничі споруди – різноманітні залізничні будови, мости, нові цехи заводу "Арсенал" – будувалися казенним коштом. Наступними після держави замовниками виробничої забудови були великі акціонерні компанії, а пізніше – муніципальні служби, які з метою реклами вкладали чималі гроші в проектування та будівництво інженерних споруд міста: Дніпровського водогону, Центральної електричної станції, київської гавані тощо. Фактично всі системи загальноміських інженерних мереж Києва були закладені або коштом акціонерних компаній, або завдяки благодійним внескам особливо заможних князям.

Власники окремих виробництв або невеликі акціонерні товариства становили третю групу замовників. Останні, маючи незначні фінансові можливості, могли робити досить скромні замовлення. Крім того, використання лише мурованих промислових споруд не завжди було виправдано економічно. Наприклад, сезонні виробництва, такі як цегельні (за винятком димарів та печей для випалювання цегли) здебільшого були дерев'яними. Дерев'яними іноді були й складські приміщення (наприклад, приміщення для зберігання трамвайної техніки в Олександрівському трамвайному парку). Деревина застосовувалася і в спорудженні трамвайних павільйонів по всьому місту.

З іншого боку, на вибір матеріалів для виробничих приміщень також впливало й місце розташування останніх, а також інші місцеві особливості. Наприклад, лісопильні виробництва або деякі склади Подолу розташовувалися на території, яка періодично підтоплювалася. Такі підприємства не мали капітальних споруд ще й завдяки сезонному транспортуванню деревини – лісосплавом по Дніпру в період навігації. На характер виробничої забудови Києва впливали також еспланадні правила, згідно з якими заборонялося будувати

капітальні виробничі споруди в зоні впливу Київської фортеці. Саме тому одне з крупних тогочасних ливарних та металообробних підприємств “Південноросійський машинобудівний завод” змінив своє місце розташування із Звіринця на привокзальну територію.

Досить скромний архітектурний вигляд мали виробничі підприємства, що належали зарубіжним акціонерним компаніям, для яких реклама виробничих приміщень не мала особливого значення. Тут безсумнівно вгадуються раціоналістичні тенденції, якими була пронизана вся виробнича сфера Західної Європи, і архітектурна практика в тому числі. *“Истинны, излагаемые в науке архитектуры должны основываться на наших потребностях, естественных свойствах материалов и благоразумной экономии. Потребности наши составляют главную цель, для которой здание строится, они вытекают из нашего общественного и политического положения и предъявляются самой жизнью”* [4.96].

Найбільш відкритого характеру раціоналістичні тенденції набули під час зведення деяких інженерних споруд, наприклад, фунікулери, мостів через Дніпро, де конструкції були представлені в своєму “чистому” вигляді. До речі, споруду фунікулери було прийнято громадськістю Києва як дещо зовсім незвичне не лише в технічному, а й в естетичному плані. Архітектурні критики вбачали в легкому ажурному павільйоні образні символи нового XX ст.

У цілому за типологією будівель переважали муровані одноповерхові двосвітні одна та багатопрогонні виробничі приміщення універсального призначення. Як правило, вони мали подвійне освітлення: віконне – двосвітніми вікнами, а також ліхтарями денного освітлення, вмонтованими в дах. Такі приміщення перекривалися двосхилим або лучкової форми дахом по металевих фермах, або двосхилим дахом без горища. Двоповерхові та багатопверхові виробничі багатопрогонні приміщення, що застосовувалися лише в переробній промисловості, мали каркасно-стінову конструктивну систему з використанням металевих або монолітного залізобетонного каркасів. Значне за розмірами та вагою технологічне устаткування, що використовувалося у виробництві (котли, парові молоти, турбогенератори, насоси, станки та ін.), мало окремі фундаменти, що не з’єднувалися зі стінами. Зовнішнім стіновим конструкціям був притаманний великий запас міцності завдяки товщині стін та розвиненим уступчастим пілястрам-пілонам.

Міська житлова та громадська забудова Києва наприкінці XIX – на початку XX ст. збагатилася різноманітними виробничими та інженерними новобудовами. Стилiстичні уподобання замовників віддавали перевагу *“цегляному стилю”* та *модерну*. В образному вирішенні залізничних споруд 1870–1880 рр. застосовувалася типова стилізація під *неоготику*, деякі інженерні споруди, зокрема водогінні вежі, мали *неороманські* оборонні мотиви тощо. Раціоналістичні напрями в композиційно-образному вирішенні індустриальних споруд спостерігалися лише в окремих будовах, які на межі XIX–XX ст. були досить рідкісним явищем для Києва.

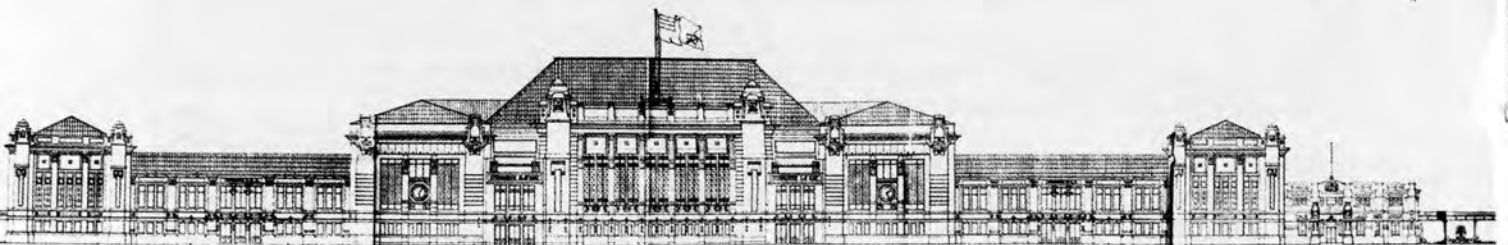
Загальні тенденції щодо формування та подальшого розвитку окремих міських територій заклали водночас основу нової функціонально-планувальної структури міста, в якій поряд із житловими районами виникли виробничо-складські. Ці спеціальні території, більшість з яких пізніше стануть основними промисловими районами Києва, виникли та розвивалися на міських околицях, передмістях та селищах, які на початку XX ст. увійшли до складу міських земель. У зв’язку з цим промисловість поступово починає відігравати містоформуючу роль у створенні нової функціонально-планувальної структури Києва, а виробнича забудова стає невід’ємною частиною загальноміського ландшафту.

V

НЕРЕАЛІЗОВАНІ ІДЕЇ, КОНЦЕПЦІЇ, ПРОЕКТИ. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ТЕХНОЛОГІЧНИХ НОВОВВЕДЕНЬ КІНЦЯ ХІХ – ПЕРШИХ ДЕСЯТИЛІТЬ ХХ СТОЛІТТЯ

ПРОЕКТ
ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАДАННЯ
НА СТ. КИЄВЪ П

ФАСАДЪ СО СТОРОНИ ГОРОДА



3. 1898

Максимович
Пашин
Климент

5.1. Реорганізація Київського залізничного вузла.

Подільська товарна станція.

Окружна залізниця (“Киевская кружная ветвь”)

Розвинена система шляхів Південно-Західної залізниці, що склалася на кінець XIX ст., існувала дещо ізольовано від іншого важливого для країни виду транспорту – річкового, який виник на Дніпрі в II пол. XIX ст. і розвивався досить успішно. Вихід залізничних шляхів до Дніпра з організацією там товарних залізничних станцій давно було схвалено управлінням Південно-Західної залізниці. Незважаючи на це, в великих містах краю: Черкасах, Катеринославі, Олександрівську та ін., де залізничне господарство було досить розвиненим, прямого товарного сполучення між залізницею та Дніпром досі не існувало (винятком у ті часи був лише Кременчук, де цю проблему успішно вирішили). У Києві, чи не найбільшому залізничному вузлі тих часів, прямі товарні сполучення між Дніпром та залізницею також були відсутні.

“Город Киев в настоящее время лишен целесообразно устроенной ветки от пристаней на Днепре к железнодорожной станции. Отсутствие такой ветки и топографические неудобства для гужевой перевозки, представляют из себя такие препятствия, как передача грузов из судна в вагон. Особенно это хорошо видно на таких Днепровских грузах как хлеб и лесные материалы. В виду изложенного, в расчеты Управления Юго-Западных железных дорог входило устройство железнодорожной ветви от Подольских пристаней к главной линии” [5.1].

У 1880-х роках на будівництво Дніпровської гілки з казенних коштів було виділено облігаційну позику в розмірі 1 млн руб., але потім її витратили на інші потреби, і справу на деякий час призупинили [5.2].

У 1896–1898 рр. Київським округом шляхів сполучення було розроблено загальний проект реорганізації Київського залізничного вузла, однією зі складових частин якого було вирішення проблеми транспортного сполучення між існуючою товарною залізничною станцією “Київ-І Товарний” та Подолом.

Під час побудови Ковельського та Полтавського залізничних напрямків Київським округом шляхів сполучення було розроблено концепцію “Киевской кружной ветви”. Згідно з цією пропозицією, частину даного “кілля” мала становити Подільська (Дніпровська) лінія, що виходила до Дніпра в районі вулиці Набережно-Хрещатицької, з організацією там Подільської товарної станції [5.3].

Проектом було запропоновано два варіанти. Перший – “Сирецька” залізнична колія, що мала проходити, в основному, в заплаві річки Сирець до Подолу й становила завдовжки 17 верст та за приблизним обчисленням коштувала 2 млн руб. Інший варіант – “Берегова” лінія, була запроектована паралельно напрямку Києво-Курської залізниці, а потім – як зв’язок з Подолом, що здійснювався по дніпровській набережній (нині – Набережне шосе) та Набережно-Хрещатицькій до запроектованої Подільської станції. Довжина цієї гілки становила також 17 верст, а будівництво, за попереднім обчисленням, коштувало 1,5 млн руб. Використання одночасно обох запропонованих варіантів залізничних шляхів створювало так звану *окружну залізницю*, яка кільцем охоплювала центральні райони Києва, з’єднуючи їх з усіма основними передмістями, Дніпром та пристанями [5.4].

У 1900 р. скоригований проект окружної залізниці (з урахуванням спорудженої гавані) було винесено на обговорення Інженерної ради Міністерства шляхів сполучен-

ня. Проект не схвалили, а запропонували провести ретельні дослідження щодо напрямку трасування окружної залізниці [5.5]. Але через відсутність коштів їх так і не було закінчено [5.6]. *“Так как переустройство Киевского узла было призвано неотложным, то Инженерный Совет Министерства Путей Сообщения признал возможность утвердить переустройство ст. Киев-Товарный независимо от утверждения проекта кружной дороги. В виду наступившего затем безвременья и финансовых затруднений, в кредите <...> для продолжения изысканий в 1904 году было отказано, и только в 1907 году, благодаря небольшим средствам, ассигнованным городом Киевом, явилась возможность докончить начатый вариант – главным образом, наметить новые основания для проектирования ветви, имея в виду определенную задачу – проектировать подъездной путь от ст. “Киев-І Товарный” к Подольской Гавани” [5.7].*

За проектом 1902 р., пропозиції щодо “Подільської” (“Берегової”) лінії стосувалися в основному напрямку трасування та способу прокладання залізничних колій й організації Подільської товарної станції. Зокрема була запропонована: *“23-верстная (замість 17 верст, за попереднім проектом. – В. І.) ветвь железнодорожного пути, ответвляющаяся от Киево-Ковельской железной дороги близ Рубежовской колонии, идущая затем по Северо-Восточной окраине города, и далее вдоль правого берега р. Днепра до железнодорожного моста Московско-Киевской железной дороги” [5.8].*

Подільську товарну та пасажирську станції, як і за проектом 1896–1898 рр., планувалося розмістити на 17-й версті шляху, на Набережно-Хрещатицькій, напроти Андріївської вулиці. Залізничну лінію вздовж набережної (Набережного шосе) *“казенной мощенной набережной дороги”* передбачалося прокладати на насипі з боку річки, що мало позитивно вплинути на існуючий шлях, укріплюючи його основу. У 1903 р. проект знову було розглянуто Інженерною радою і знову відхилено та запропоновано провести нові дослідження. *“Этот проект встретил резкую критику, протестовало Военное Ведомство, вообще же указывалось на то, что по размерам движения Киеву вовсе не нужна окружная дорога, а нужна только Днепровская ветвь к Подольской Гавани” [5.9].*

Наступним етапом розвитку цього проекту слід вважати 1908 р., протягом якого здійснювалися розробки докладного проекту “Подільської” гілки як частини окружної дороги. Трасування залізничного шляху тепер було мало схоже на попередні пропозиції. Прокладання нової колії ближче до центральних районів міста мусило забезпечити не лише вантажні перевезення, а й організувати пасажирські маршрути (саме тоді почали виникати складнощі в розвитку трамвайного господарства, і ще один пасажирський маршрут між вокзалом, станцією “Київ-Товарний” та Подолом міг би вирішити багато проблем).

За новими пропозиціями, “Подільська” гілка була дещо коротша, ніж попередні, та мала проходити досить складною в геологічному та ландшафтному відношенні території, тому *“все пересечения с городскими улицами проектированы в разных уровнях, что дает возможность возложить на проектированную линию большой спрос, как определяющую также функцию городской железной дороги, как, например, Берлинская. Расстояние между ст. Киев-Товарный (Тарасовская ул.) и Киев-Подол (пассажирский павильон) при назначении 12 остановок может быть пройдено за 20 минут. Подробное быстрое бесприпятственное сообщение вокзала с Подолом может разгрузить чрезмерно перегруженную линию городского трамвая Крещатик-Александровская. Таким образом, принятая трассировка линии обещает увеличение доходности дороги выручкой от пассажирского движения, на что при других вариантах рассчитывать быстро нельзя, ввиду отдаленности их от города” [5.10].*

Віртуальна довжина шляху, відповідно до циркуляру Департаменту залізниць від 30 липня 1891 р. (мається на увазі окружна дорога), складала:

- для напрямку ст. “Поділ-Товарний” – 18,80 верст;
- для зворотного напрямку – 25,60 верст;
- разом (для однієї пари поїздів) – 44,40 верст.

Згідно з останнім проектом:

- для напрямку ст. “Поділ-Товарний” – 14,56 верст;
- для зворотного напрямку – 21,68 верст;
- разом – 36,29 верст.

Пропускна спроможність (за приблизним підрахунком на початковому етапі експлуатації) мала складати 4 пари товарних поїздів за добу [5.11].

Слабкою частиною проекту було те, що Подільська гілка перетинала 20 вулиць: Караваєвську (нині – Льва Толстого), Безаківську (Комінтерну) або Степанівську (Старовокзальну), Бібіковський бульвар (бульвар Тараса Шевченка), Павловську, Річкову (Володарського), Кадетське шосе (Чорновола), Самсонівську (Глібова), Скобелевську (Миколи Кравченка), Старо-Житомирське шосе (Дегтярівську), Велику Дорогожицьку (Мельникова), Татарську, двічі – Глибочицьку, Чорний Яр (Миру), Лук’янівський пров., Велику Юрківську (Юківську), Кирилівську (Фрунзе), Костянтинівську, Межигірську та Набережно-Лугову [5.12].

Проходячи мостами над Либіддю і ручаєм Скоморох та шляхопроводами над вулицями, нова залізниця мала перетинати територію Лук’янівського трамвайного парку і перед Лук’янівською тюрмою, роблячи крутий розворот, виходити на вулицю Велику Дорогожицьку. Звідти тунелем (50 саж.) спускатися на Глибочицьку, далі – до роз’їзду “Глибочиця”, знову тунелем (довжиною 56 саж.) виходити в долину р. Юрковиці. Проходячи повз цегляні заводи, вона мала спускатися по Мильному провулку до вулиці Кирилівської, потім, перетинаючи Кирилівську, Костянтинівську та Межигірську, після крутого повороту виходити до гавані паралельно її ковшу, де було запроєктовано станцію “Поділ-Товарний” [5.13].

Згідно з останнім проектом, товарна станція переміщувалася ближче до гавані і була розрахована на п’ять залізничних колій, мала сортувальну станцію віяльного типу. Її платформи та пакгаузи розділялися на дві групи: для прибуття та відправлення. Пасажи́рська частина станції передбачалася окремо, на Набережно-Луговій вулиці. Враховуючи, що вся станція “Поділ” знаходиться на затоплюваній території, проектом обумовлювалися великі земляні роботи для підси́пання всієї території в середньому на 2 саж. – до відмітки 46.0. Лише підси́пання ділянки станції потребувало більше 60 пудів землі. [5.14].

Напередодні Першої світової війни будівництво нового (Подільського) залізничного мосту через Дніпро вище Києва сприяло вирішенню питання окружної залізниці, проте на інших засадах, а саме: в загальне “кільце” було включено й лівий берег. *“Война ускорила осуществление этого плана [спорудження окружної залізниці. – В. І.], и ныне Киевский узел получает развитие в форме круговой линии, наиболее дорогой, но вместе с тем в законченном виде наиболее выгодной для города”* [5.15].

Зведення другого залізничного мосту через Дніпро вище за течією, біля урочища Наталка, остаточно поставило крапку над “і” в довгій справі зі спорудження окружної залізниці в місті Києві. Пізніше цей міст отримав назву Петровського.

5.2. Ідея Центрального залізничного вокзалу.

Конкурсні проекти. Пошуки образу

Одним із центральних завдань щодо реорганізації Київського залізничного вузла була заміна старого залізничного вокзалу архітектора І. С. Вишневецького новим, більшим за розміром та набагато зручнішим. У 1880-х роках у пошуках нових можливостей для подальшого розвитку київського залізничного господарства управлінням Південно-Західної залізниці було розглянуто пропозиції щодо місця розміщення нового Центрального вокзалу. Зокрема пропонувалося розмістити вокзал на Бессарабській площі, безпосередньо в центрі міста, та

зробити підземне сполучення з Подолом через тунельний перехід (архітектор В. І. Куликовський) [5.16, 5.17].

У 1890-х роках місце майбутнього вокзалу було визначено в перспективі Безаківської вулиці, майже на тому місці, де було розміщено існуючий. *“При обсуждении вопроса о постройке центрального вокзала намечалось, кроме существующего, два расположения, одно – против Троицкой площади, другое – на Бессарабке. Место у Троицкой площади, одинаковое по топографическим условиям с избранным, никаких преимуществ не представляло, обуславливая к тому же сложные подходы к нему путей. Место же у Бессарабки, находясь у главной артерии городского движения и торговли – Крещатика в самом центре города, представлялось очень соблазнительным, а кроме того, будучи достаточно удалено от существующей железнодорожной линии, дало возможность завернуть к нему пути с обеих сторон в виде тупиков, и расположить вокзал в форме головного, каковое расположение наиболее удобно для пассажиров. Но это место вызвало бы огромные расходы на снос строений в значительной части двух кварталов города с многоэтажными домами, и на приобретение весьма дорогой земли, поэтому, также ввиду заявления представителей города, что избранное место на Безаковской улице вполне удовлетворяет интересам города, решено было остановиться на указанном месте”* [5.18].

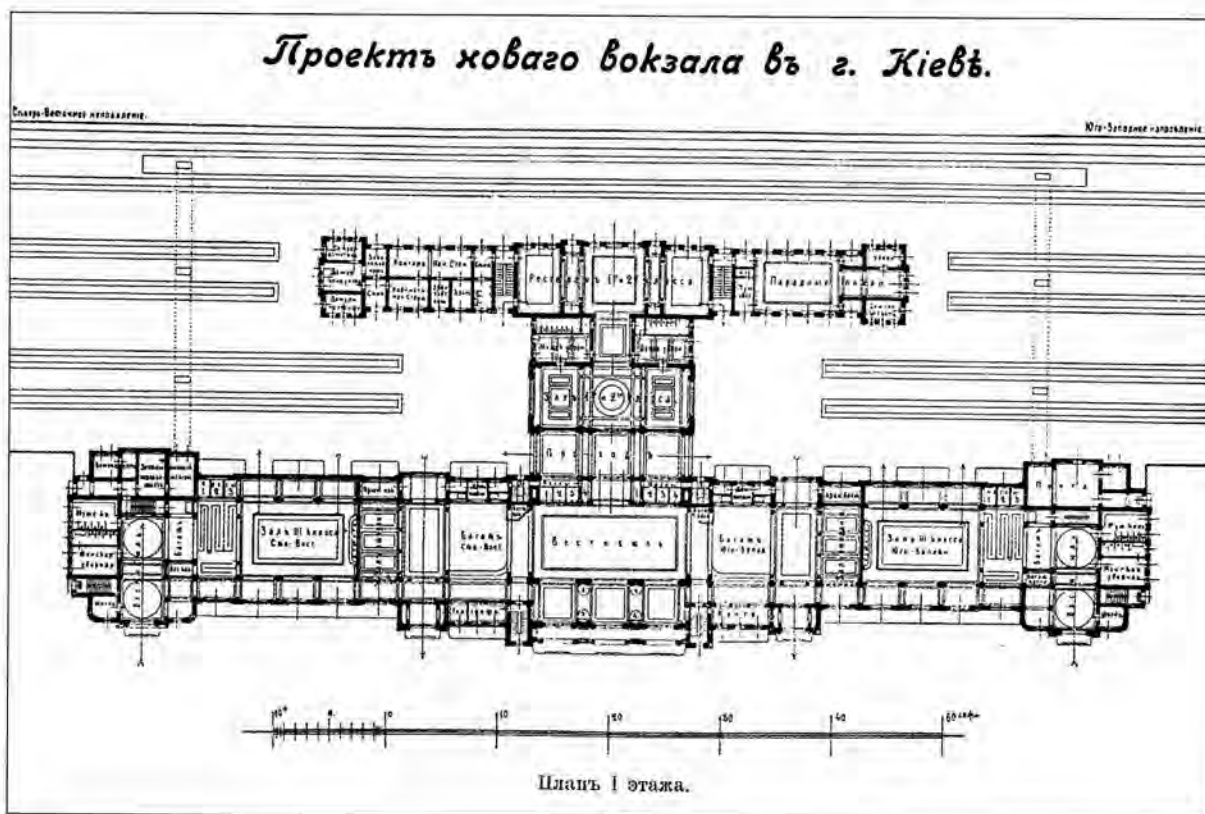
Одночасно з цим варіантом розглядалася пропозиція щодо розміщення нового вокзалу в кінці вулиці Караваєвської (сучасної вул. Л. Толстого). Згідно з цією пропозицією, планувалася нова вулиця через Ботанічний сад, що виходила біля Володимирського собору [5.19].

У 1898–1899 рр. Інженерною радою Міністерства шляхів сполучення було розглянуто ескізні проекти нового вокзалу. На цьому етапі в розробці варіантів брали участь київські архітектори: О. В. Кобелев, П. І. Голландський, О. М. Вербицький та ін. Саме тоді було закладено головні принципи розміщення вокзалу та визначено основні інженерні заходи з підготовки території та формування привокзальної площі [5.20].

У 1899 р. у журналі *“Строитель”* щодо нового Київського вокзалу було відмічено: *“Проект здания разрабатывается в настоящее время техническим отделом Управления Юго-Западных дорог. Новое здание, часть путей его и подъезд к зданию должны помещаться в той ложбине, которая отделяет теперь вокзал от города <...>. Для поднятия означенной ложбины до нужного уровня придется произвести большие земляные работы <...>. Въезд на железнодорожную территорию будет помещаться, по проекту, у самой Жылянской улицы и будет представлять собой улицу, шириною в 50 саж. (Ширина теперешней Безаковской дамбы – 20 саж.). Улица будет заканчиваться большой площадью, шириною в 150 саж., на которую будет обращено своим фасадом здание вокзала. Середину площади будет занимать круглый сквер с фонтанами и цветниками, разбитый на две части линией городского трамвая, заканчивающегося против главного подъезда <...>. Само здание предполагается построить по плану, т. н., односторонних городских вокзалов. Центр здания будет занимать громадное помещение в два света – вестибюль, посредине которого будут находиться билетные кассы, в одном из углов – отделение для приема багажа. Направо и налево от вестибюля расположены большие залы для пассажиров первого, второго и третьего классов. Проектируется отделение для пассажиров четвертого класса <...>. Теперешнее здание вокзала, после постройки нового будет сломано, так как именно на этом месте, где находится теперь вокзал, пройдут станционные пути”* [5.21].

Деякий час розроблявся альтернативний варіант, в якому пропонувалося використовувати разом з новою спорудою старий вокзал Вишневецького. Згідно з цим варіантом, виконаним під керівництвом О. В. Кобелева, пасажи́рські платформи вирішувалися за тупиковою схемою. Ліворуч мали розташовуватися платформи північно-східних напрямків, праворуч – південно-західних.

Відповідно до даного варіанту, ініціатором якого було управління Південно-Західної залізниці, основні приміщення нового вокзалу – зали очікування – було розроблено для трьох пасажи́рських класів, причому найбільшими за розмірами були зали очікування для



Варіант проекту нового кївського вокзалу з використанням приміщення старого вокзалу архітектора Вишневецького. Пропозиція О. В. Кобелева ("Зодчий", 1903 р.). План.

пасажирів найнижчого класу – третього (четвертий клас не був врахований). Для пасажирів першого та другого класів було виділене приміщення вдвічі менше, ніж для третього, яке знаходилося в частині, що з'єднувала два приміщення – новий та старий вокзали. Старий корпус було обладнано як елітний: у ньому передбачався ресторан для першого та другого класів, а також парадні покої для високоповажних осіб. Усі пасажирські платформи було з'єднано з приміщенням нового вокзалу вантажними тунелями, якими пошта та багаж пасажирів доставлялися до вагонів, обминаючи основні приміщення – зали очікування [5.22].

Ще один варіант з використанням споруди старого вокзалу, що відрізнявся від першого своєю несиметричною композицією, було розроблено архітектором П. І. Голландським. Після попереднього обговорення цей проект вирішили доопрацювати і зробити за симетричною схемою. Роботи над ним продовжувалися до 1908 р., але були припинені, і проект так і залишився одним із варіантів [5.23].



Один із варіантів нового кївського вокзалу. Фасад з боку міста. Кресленик архітектора З. І. Журавського (з фондів НДІТІАМ).



Проект вокзала для г. Києва. Ф. И. ЛИДВАЛЬ, академ. архит. С. П. Бургъ.

Ежегодник 1913
Общества Архитекторов-Художников.

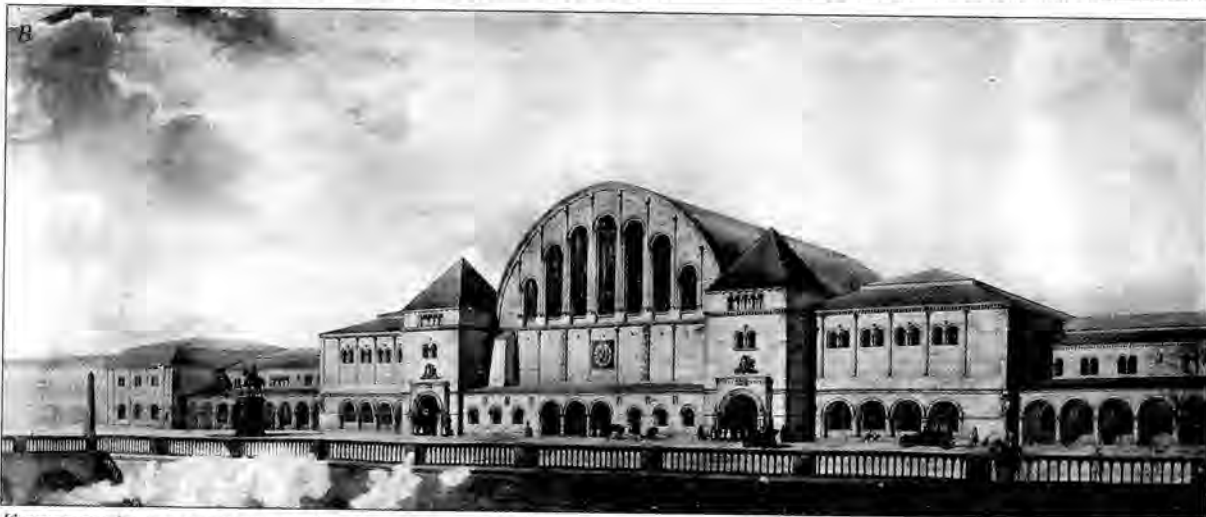
Конкурсний проект нового київського вокзалу, академік архітектури Ф. І. Лідваль, 1914 р. (А, В). Друга премія.

Починаючи з 1908 р., після побудови нової товарної станції, в управлінні Південно-Західної залізниці знову розглядалося питання стосовно окружної залізниці з Подільською гілкою. Саме в цей час вкотре змінилися плани управління щодо споруди Центрального київського вокзалу.

Відповідно до нової пропозиції, було повністю відкинуто ідею використання старого вокзалу, і новий варіант вокзального приміщення був закладений з урахуванням загальних підрахунків кількості пасажирів кожного класу (причому в даному варіанті було враховано також четвертий клас, для пасажирів якого відводився окремий зал очікування) [5.24]. Згідно з цим проектом, в основу якого було покладено прогностичні дані щодо кількості пасажирів київської залізниці до 1929 р., і визначили основні габарити нової споруди.

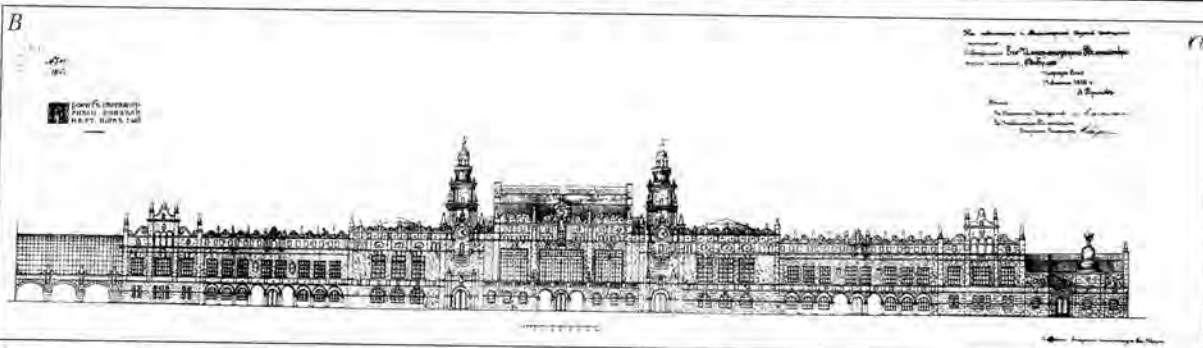
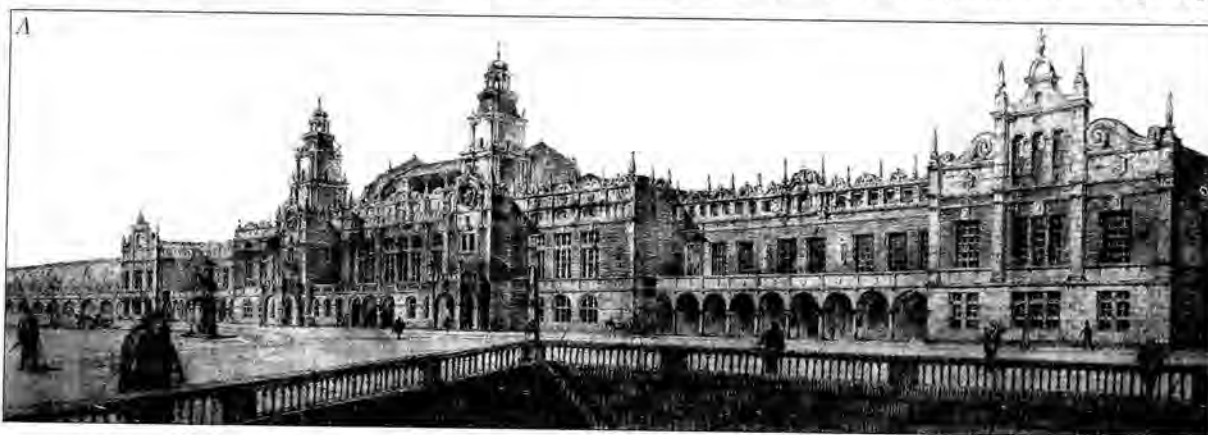
Замість старого вокзалу, який було розібрано в 1909 р., спорудили дерев'яне приміщення тимчасового вокзалу (за час зведення ця будівля декілька разів горіла, і хоча вона й була введена в експлуатацію в 1908 р., остаточного вигляду набула лише в 1911 р.) [5.25].

У 1910–1912 рр. розробку проекту Центрального київського вокзалу було запропоноване архітектору З. І. Журавському. Так виник ще один варіант об'ємно-просторового вирішення фасадів. У 1912 р., коли загальне розпланування та габарити майбутнього вокзалу начебто були узгоджені, управлінням Південно-Західної залізниці було оголошено закритий конкурс, в якому брали участь петербурзькі архітектори Ф. І. Лідваль, Б. Г. Перетяткович та В. О. Шуко. Загалом було розглянуто шість варіантів проектів, з яких варіант академіка із С.-Петербурга В. О. Шуко, виконаний в еkleктичній манері з застосуванням «неороманських» (ломбардських) мотивів, отримав першу премію. Другу премію було присуджено проекту академіка архітектури Ф. І. Лідваля [5.26].



Конкурсний проект нового київського вокзалу академіка архітектури В. О. Щуко, 1914 р. (А, В). Перша премія. Проект рекомендовано до будівництва.

За проектом В. О. Щуко, споруда вокзалу планувалася двоповерховою, з відкритою аркадою на першому поверсі. Повздовжні фасади вирішувалися симетрично. Головний фасад, обернений до міста, мав піднесену на досить значну висоту центральну частину – вестибюль, який домінував над всією спорудою як за розмірами, так і за масштабними пропорціями. Вестибюль фланковано двома квадратними в плані “романськими” баштами, які відігравали роль пілонів, та великими, на два поверхи, ризалітами. Перший поверх ризалітів мав аркаду.



Остаточний варіант загального вигляду нового (Центрального) київського вокзалу, архітектор В. О. Щуко, 1916 р. (А, В).

а другий, вдвічі більший, було вирішено з “глухою” стіною (виняток – невеликі порівняно з іншими елементами фасаду арочні вікна). Менші за розміром ризаліти фланкували “крила” споруди. Конструкція перекриття вестибюлю мала високе склепіння параболічної форми. Для винесення в натуру цього нетрадиційного конструктивного елемента потрібні були точні розрахунки. Але на рівні концептуальних пропозицій вони не проводилися. Тому було обрано традиційний підхід, згідно з яким створювалися додаткові елементи, щоб погасити розпір (у даному випадку – башти та ризаліти). Незважаючи на дещо невизначений характер конструкцій та невірноважені загальні пропорції, даний варіант було визнано кращим та запропоновано до будівництва [5.27].

В архітектурно-художньому журналі “Еженедельник” за 1915 р. читаємо: *“В Кіеве приступлено к постройке большого нового вокзала по проекту академика архитектуры В.А.Щуко. Вокзал возводится на месте старого <...>. В настоящее время приступлено к кладке фундамента <...>. Интересна общая планировка вокзала: перед главным фасадом, на глубине пролегают пути, через них к главному подъезду перекинут широкий мост, фасад же рисуется на фоне возвышающихся за зданием холмов. Форма и конструкция перекрытия путей, подходящих к вокзалу, находится еще в разработке. Стоимость вокзала вместе с переустройством путей исчисляется в сумме 8 млн. руб.”* [5.28].

Втім через рік, після зміни в Міністерстві шляхів сполучення міністра, замовники запропонували В. О. Щуко розробити інші фасади [5.29]. У новому варіанті, з використанням того ж плану, вирішення фасадів було замінено з романського на бароковий – так зване “краковське бароко”⁶⁸.

Новий варіант фасаду був прямою протилежністю попередньому. Замість важкої та суворой “фортеці” виникла грайливо-казкова резиденція-замок. Залишаючи основні розміри першого та другого поверхів, а також мотив аркади, в новому варіанті архітектором були запропоновані ярусні струнки башти. Видозмінено й вестибюльне приміщення, перекриття якого передбачено не впоперек основного об’єму, а вздовж нього. Таке конструктивне рішення виглядало більш зрозумілим, і виконати його було набагато простіше.

Але й цей проект не було втілено. Під час економічно-фінансової кризи, в якій опинилася країна з початком Першої світової війни, після 1916 р. всі державні замовлення були “заморожені”, а роботи зі спорудження нового Київського вокзалу припинилися до 1925 р.

5.3. Підвісна рейкова колія для перевезення вантажу

При досить розвиненому залізничному товарообігу, який значно збільшився з початком роботи нової товарної станції, за ініціативою Київського округу шляхів сполучення в 1908 р. Інженерною радою при Департаменті залізниць знову відбулося обговорення проекту Подільської гілки. І знову, як зазначалося вище, проект було відхилено.

Оригінальною альтернативою проекту Подільської залізничної гілки для транспортного зв’язку між товарною станцією і Подолом був проект підвісної колії для перевезення вантажу інженера С. Б. Вейнберга. Матеріали проекту були подані на узгодження до міської управи, і в тому ж 1908 р. були розглянуті Будівельною комісією і, в основному, схвалені як ідея.

Дійсно, слабкою стороною у вирішенні тогочасних транспортних проблем Києва була відсутність механізованого сполучення між двома основними транспортними системами – залізницею та Дніпром. Якщо доставку вантажу до Києва була організовано за останнім

⁶⁸ Незважаючи на те, що основні споруди нової товарної станції вдало вирішено в модерні, офіційна влада не схвалила застосування даного стилю в пропонуваніх варіантах нового пасажирського вокзалу.

досягненням тодішньої техніки, то сполучення в межах міста, між двома великими складськими територіями, здійснювалося старим традиційним способом – гужовим. *“При гористом характере местности такая перевозка обходится весьма дорого, что, естественно, удорожает все предметы городской жизни, и даже предметы первой необходимости. Вместе с тем, бесконечное движение по улицам нагруженных тяжелых биндюгов загромождаёт общее городское движение и усердно разрушает уличные мостовые города Киева. Городское Управление принуждено было направить все массовое грузовое движение исключительно по определенным улицам, но все-таки мостовой вопрос становится <...> все более и более трудноп разрешимым” [5.30].*

У проекті С. Б. Вейнберга розглядалася принципово нова для наших міст ідея – перевезення вантажу за допомогою підвісної канатної дороги. Повітряні перевезення, на думку інженера, мали звільнити міські вулиці від зайвого транспорту, особливо центральну частину. Оскільки рельєф Києва пересічений, канатна дорога – найбільш рентабельний засіб транспортування вантажу. *“Когда жизнь города выдвигает новый вопрос о сооружении новых дорог, то невольно напрашивается желание убрать пути с поверхности улиц. До сих пор техника дала два решения: или первое, под полотном улицы, в землю, образуя подземную железную дорогу, или второе – вверх, над поверхностью улицы, создавая надуличные – повышенные или висячие дороги” [5.31].*

Проектом було передбачено основну (магістральну) лінію, яка сполучала товарну станцію з гаванню. Ця першочергова лінія планувалася як головна. Від неї мали розходитися другорядні лінії, з'єднуючи головну трасу з ринками Києва. Основна лінія “Вокзал-набережна” мала починатися від залізниці, йдучи вздовж вул. Совської, та доходити до Виставкової території. Звідти, роблячи проміжну зупинку для часткового розвантаження, йти вздовж вул. Еспланадної, потім по казенних землях, через Печерську дамбу та Нікольські ворота, в бік Дніпра. Далі лінія мала проходити по схилах Царського саду до міських купалень, потім вздовж Набережно-Хрещатицької до гавані. Допоміжні лінії пропонувалися такі: вздовж Нижнього Валу до Житнього ринку; через Олександрівську вулицю та Володимирську гірку до Михайлівської площі, а потім на Бессарабський та Печерський ринки.

Пропускна спроможність цієї дороги планувалася до 5 тис. пудів/год в кожному напрямку зі швидкістю 8–10 верст/год та з вантажною потужністю 40–50 пудів для звичайного вантажу та 80–100 пудів для особливої групи вантажів [5.32].

Крім того, проектом передбачалася концесійна угода з містом терміном на 45 років з винятковим правом автора на проектування та зведення споруд такого типу в Києві. За цим планом, починаючи з шостого року експлуатації підприємства, місто мало право стати співвласником (отримати певну частку прибутку) на договірних умовах, а після 15 років експлуатації – викупити підприємство.

Аналогом запропонованої інженером С. Б. Вейнбергом канатної дороги була вантажна дорога в Аргентині (1904 р.), що проходила по Кордильєрах (довжина 32 версти, швидкість вагонеток – 8 верст/год).

У конструкціях київської канатної дороги передбачалися опорні стояки, які мали розміщуватися на відстані 30–50 саж. (близько 6,5–10,5 м). *“Стоякам же при желании можно дать вид обыкновенных уличных фонарей, и в действительности, использовать их с той же целью, как спроектировано и весьма художественно исполнено инженером Лангеном – автором проектов висячих городских дорог однорельсового типа для пассажирского движения Берлина, Вены и Гамбурга” [5.33].*

Розгляд проекту на засіданні Міської думи виявив як своїх прихильників, так і багатьох опонентів, хоча в цілому основну ідею було схвалено. Опоненти висловили два важливих контраргументи – небезпечність та антиестетичність конструкцій, що псуватимуть чудові краєвиди Києва. Незважаючи на їхні заперечення, комісію в цій справі все-таки було

створено. Проте справа закінчилася вельми прозаїчно: підприємець вчасно не вніс заставу, яку було призначено Міською думою, у розмірі 25 тис. руб., комісію було розпущено, а справу – закрито [5.34].

5.4. Міський транспорт метрополітен – альтернатива трамваю

Перший у світі метрополітен було запроваджено в Лондоні в 1884 р. Підземна залізниця працювала на паровій тязі, використовуючи вугілля як паливо. Пізніше, вже на початку ХХ ст., метро з'явилося в Парижі та Нью-Йорку.

Як альтернативу існуючому трамваю новий для Києва вид міського транспорту – метрополітен – було запропоновано вже в 1916 р. На той час, за висновками деяких фахівців, можливості міської залізниці (трамваю) здавалися вже вичерпаними. Трамвай не приносив таких колосальних прибутків, як на початку запровадження⁶⁹. *“Своеобразные условия Киева <...> выдвигают на первую очередь вопрос о дешевом, скором и безопасном во всех отношениях сообщении. Киевский городской трамвай не отвечает в настоящее время ни одному из этих условий. Дефекты его всем известны. Причины их сводятся, главным образом, к тому, что при сложившихся в последнее время условиях, развитие городской трамвайной сети не может идти ногу с всеопережающим его развитием города. Ваш городской трамвай не отвечает своей задаче не только при его теперешнем состоянии, но даже и при введении более или менее коренных реформ, ибо устранение одного недостатка повлечет за собой непременно возникновение или увеличение других”* [5.36].

За пропозицією представників Російсько-американської торгової палати, запровадження підземної міської залізниці (метрополітену) було єдиним виходом для киян, особливо у вирішенні транспортних проблем центру. Посередницькі функції зобов'язалися взяти на себе представники Російсько-американської торгової палати в особі професора А. Є. Іванова з метою залучити до співпраці американський капітал і таким чином допомогти місту вирішити фінансове питання.

Попередні пропозиції щодо Київського метрополітену було заслухано Міською думою. Проекту дали позитивну оцінку; тоді ж було досягнуто принципової згоди щодо участі американських компаній у цій справі, але лише на правах співучасників підприємства, оскільки “чистий” концесійний спосіб вважався вже неприйнятним для міського господарства Києва.

У подальшому справа потрапила в безвихідне становище. Коли посередники звернулися до київського голови з проханням надати матеріали для підготовки публікації в пресі англійською мовою з метою залучення американських ділових кіл, їм було відмовлено, мотивуючи тим, що дана інформація є секретною⁷⁰. На цьому справу про “Київський метрополітен” було закрито на чотири десятиліття – аж до 1956 р.⁷¹.

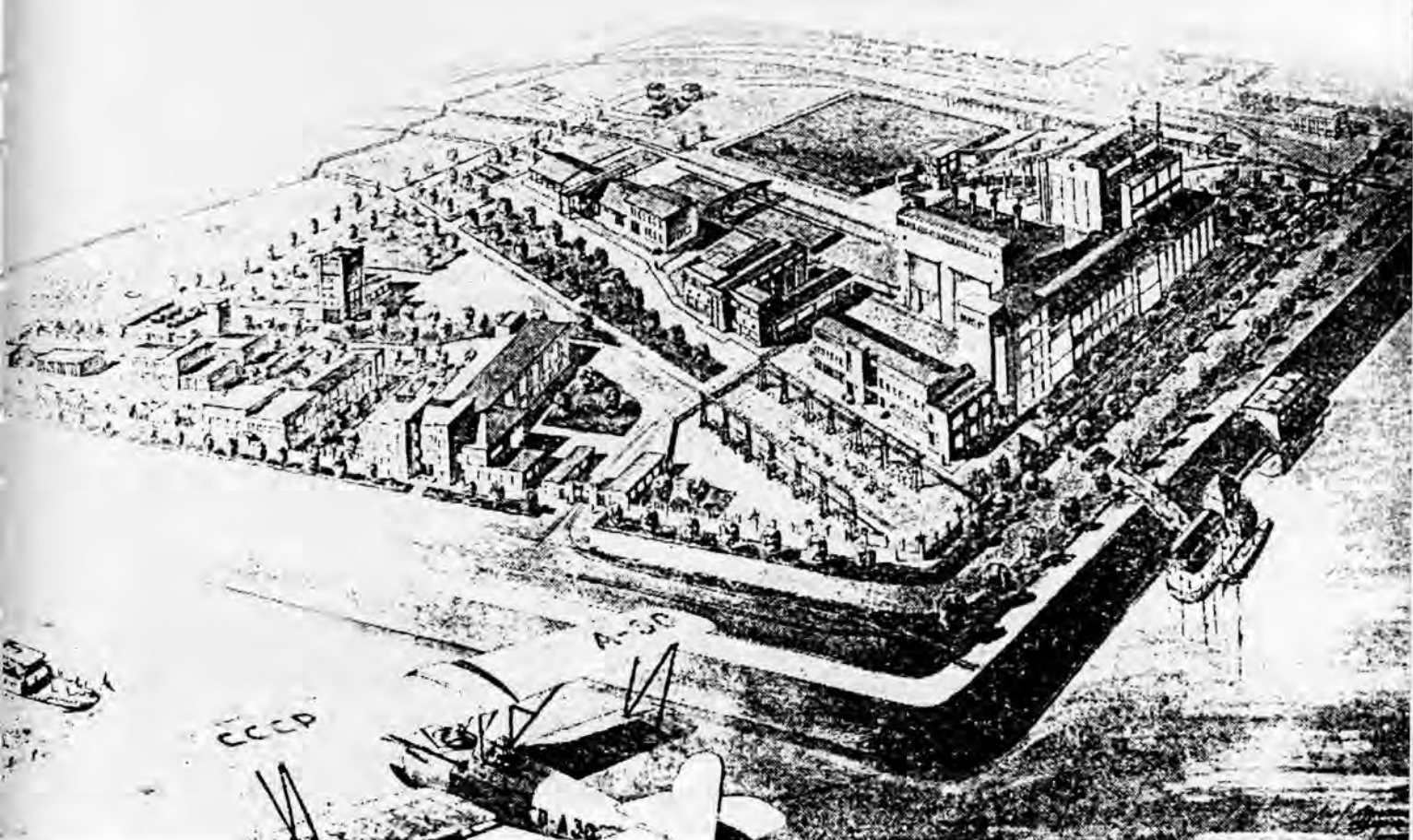
⁶⁹ За 1893 р. прибуток, отриманий від експлуатації лише однієї електричної лінії трамваю, перекрив усі витрати по ній, а також збитки від експлуатації всіх інших маршрутів на кінській та паровій тязі [5.35].

⁷⁰ Це був 1916 р., Росія була зруйнована Першою світовою війною, лінія фронту підійшла надто близько до Києва, населення було охоплене панікою та шітономанією.

⁷¹ Перший маршрут Київського метрополітену було відкрито 6 листопада 1960 р. Довжина траси складала всього 5,23 км. Маршрут проходив по центральних районах міста і обслуговувався п'ятьма станціями: “Вокзальна”, “Університет”, “Хрещатик”, “Арсенальна” та “Дніпро” (остання була відкрита трохи пізніше) [5.37].

VI

ВИРОБНИЧІ НОВАЦІЇ РАДЯНСЬКОГО КИЄВА



6.1. Промисловий потенціал Києва 1920–1930 років. Пропозиції щодо реорганізації дореволюційного промислового комплексу

Відбудова народного господарства, що була необхідна після Першої світової та громадянської воєн, в основному відбувалася в напрямку відновлення дореволюційного промислового комплексу. Для Києва, який до революції був крупним центром із переробки сільськогосподарської продукції Південно-Західного краю, згідно з завданням нового уряду, головною метою було відновити роботу зруйнованих соціальними потрясіннями промислових підприємств та досягти рівня дореволюційного виробництва. Безумовно, першочергово відновлювалися ті виробництва, які з середини 1920-х років були націоналізованими. Незначні приватні підприємства Києва, в основному, залишилися поза увагою.

Оскільки серйозно постраждала інфраструктура міста, спочатку було відбудовано основні металообробні та машинобудівні підприємства, які після власного становлення активно включилися в містобудівні реконструктивні роботи. До таких підприємств передусім належали: “Арсенал”, “Головні київські залізничні майстерні”, Південноросійський машинобудівний завод тощо, які посіли провідне місце у відбудові інженерної інфраструктури Києва.

Активних відновлювальних робіт зазнало енергетичне (електричне) господарство міста та його міський транспорт – трамвай. Основні трамвайні колії почали відновлювати після 1920 р., коли ввели в дію Святошинський трамвай, а також Слобідський, який до 1923 р. був окремим приміським трамваєм. У 1923 р. вузькоколійна лінія Святошинського трамваю була переведена на стандартну колію і сполучена з містом [6.1]. Водночас було відновлено ланцюговий міст через Дніпро з повною заміною конструкцій та назви, а також залізничний та Русанівський (через протоку) мости [6.2].

З 1922 р. розпочалися загальні будівельні роботи по місту. У цей же час при київському комунальному господарстві було сформовано Планувально-геодезичну секцію, яка мала виконати нове картографування міста в горизонталях. Нагальним завданням цього періоду було також коригування міської межі, прийнятої до революції [6.3]. Цього ж року було затверджено нову межу Києва, за якою більш ніж удвічі збільшилася його територія.

До міських земель, насамперед, було залучено Лівобережні передмістя: Воскресенську, Передмістну, Микільську, Печерську та Кухмістерську Слобідки, а також Дарницю та Позняки. На Правобережжі до меж міста ввійшли: на півночі – Вишгород (із селом Валки та Київським лісництвом); на заході – хутір Біличі, Святошин (зі Святошинським лісництвом); на півдні та південному заході – всі Борщагівки (Петропавлівська, Софійська, Братська, Микільська та Михайлівська), селище Жуляни (Жиляне), хутір Совки, скит Феофанія, Голосіїв, хутір Мишоловка, Лиса Гора та селище Пирогів. Загалом територія Києва збільшилася до 440 кв. км проти 48,6 кв. км у 1894 р. [6.4].

У 1927 р. було розроблено “Тимчасові будівельні правила”, що мали регулювати забудову міста за принципом різного функціонального використання міських земель. За цими правилами, значимість земель мала залежати від історичного розвитку міста, в ході якого сформувалися певні території різного функціонального призначення. Окрім основних житлових до них належали: діловий центр, фабрично-заводські райони, а також території для розміщення складів. Враховуючи це, правилами були сформульовані основні вимоги до забудови: не допускати житлове будівництво на тих міських територіях, спеціальне призначення яких було чітко визначене [6.5].

“Тимчасові будівельні правила”, незважаючи на їхній тимчасовий характер, були ретельно опрацьовані. Ними передбачалося насамперед виділення районів спеціального призначення – фабрично-заводських, що в свою чергу поділялися на основні та другорядні. Основні райони – це ті, що мали вихід до зовнішніх шляхів – Дніпра та залізниці. До них належали Подільсько-Куренівський та Деміївський, де на той час було розміщено переважну більшість значних виробництв Києва. Другорядні (Галицький та Новоостроенський) – призначалися для дрібної промисловості, що забезпечувала ринки. Правилами також заборонялося нове промислове будівництво поза визначеними районами, як і житлове будівництво на території фабрично-заводських районів. Крім того, спеціальні території, що відводилися під склади, також поділялися на окремі ділянки – для великих гуртових складів та транзитних, що розміщувалися в основному поблизу залізничних станцій “Київ-І” та “Київ-ІІ”. До того ж було визначено спеціальні міські території, в межах яких дозволялося розміщувати невеликі склади з обслуговування оптово-роздрібною торгівлі [6.6].

Остаточна редакція (грудень, 1927 р.) “Тимчасових будівельних правил” порівняно з первісним проектом стала менш категоричною. Згідно з нею, все місто поділялося на окремі райони за певним функціональним призначенням: фабрично-заводські, житлові, дачні, діловий центр та складські.

Фабрично-заводські райони – Подільсько-Куренівський та Сталінський (Деміївський) – призначалися лише для промислових підприємств, і нове житлове будівництво в них заборонялося (за невеликим винятком). Поза цими районами дозволялося промислове будівництво лише дрібного характеру, без шкідливих викидів або розміщення комунальних виробництв [6.7].

У складських районах було передбачено спеціальні резерви для великого складського будівництва. Це були ділянки завширшки 1–2 квартали або поблизу гавані, або вздовж залізниці та річки Либідь, де житлове будівництво в основному заборонялося (за винятком Либідського району). Нове велике складське будівництво допускалося чи не в усіх районах міста окрім 1-ї та 2-ї житлових зон, де дозволялося розміщувати невеликі складські приміщення на територіях торговельних підприємств, які їх обслуговували [6.8]. Правила було запроваджено на три роки, але фактично вони діяли до ухвалення довоєнного генерального плану, розробка якого розпочалася в 1934 р., коли Київ став столицею Української РСР [6.9].

Відбудовчий період для Києва завершився, в основному, на початку 1930-х, але рівень безробіття ще в 1930 р. залишався високим. На 1.10.1929 р. у Києві було 31 673 безробітних, а на 1.04.1930 р. їх загальна кількість зменшилася до 23 146 осіб [6.10]. Ілюстрацією до певних зрушень у промисловій відбудові є статистика з довідників Києва за 1923 та 1926 р. [6.11, 6.12].

За статистичними даними на 1923 р., всі виробництва Києва було поділено за способом господарювання на державні, комерційні та орендні. Всього в місті працювало 111 промислових підприємств, із них до державних було віднесено 43; до комерційних – 5 та орендних – 63 од. [6.13].

Таблиця 6.

Промислові виробництва Києва та кількість працюючих за 1914, 1915 та 1921 р. (за винятком “Арсеналу” та “Головних залізничних майстерень”) [6.14]

№ з/п	Назви груп та підгруп	Кількість підприємств				Кількість робітників			
		1914	1915	1921		1914	1915	1921	
				Черв.	Груд.			Черв.	Груд.
		172	157	113	91	14204	10857	8404	6307
1	Керамічна промисловість	17	14	–	–	1089	725	–	–
2	Силікатна промисловість	2	2	1	1	352	98	71	118

3	Цементна промисловість	2	2	–	–	124	81	–	–
4	Обробка металів	17	17	11	6	912	839	277	116
5	Виробництво сільгосп-машин	4	2	5	4	317	177	139	123
6	Загальне машинобудування	16	19	7	8	2068	1406	786	622
7	Лісопилльне та фанерне виробництво	6	3	3	4	1502	70	116	301
8	Інші виробництва з обробки деревини	5	4	4	1	242	124	1633	8
9	Загальнохімічні виробництва	5	4	3	3	134	52	345	296
10	Миловарне виробництво	1	1	1	3	38	38	8	23
11	Хіміко-фармацевтичне виробництво	1	1	2	1	59	53	66	35
12	Сірникове виробництво	1	1	2	3	102	88	291	451
13	Борошномельне виробництво	11	9	13	13	459	335	316	327
14	Рафінадне виробництво	1	1	–	–	1180	1330	–	–
15	Вино-горілчане виробництво	1	–	3	3	10	–	90	90
16	Дріжджове та пивоварне виробництва	11	7	6	5	606	345	218	147
17	Тютюнове виробництво	2	2	2	2	942	977	838	646
18	Інші виробництва з обробки харчових продуктів	21	22	16	11	692	855	719	353
19	Обробка твердих матеріалів тваринного походження	–	–	1	1	–	–	23	20
20	Шкіряна промисловість	2	2	2	2	57	55	498	311
21	Обробка змішаних волоконних речовин	–	1	1	1	–	6	237	210
22	Виробництво взуття	1	1	5	2	Немає даних	200	645	242
23	Виробництво одягу	3	3	7	4	369	358	953	676
24	Виробництво паперу	4	4	–	–	482	410	–	–
25	Поліграфічне виробництво	27	26	11	7	1659	1449	1159	717
26	Художньо-наукова та прикладна промисловість	7	6	4	4	363	371	78	86
27	Виробництво та переробка фізичних сил	4	3	3	3	444	405	400	392

На 1930 р. у Києві працювало 117 промислових підприємств. Із них: деревообробної промисловості – 5; металообробки та машинобудування – 26; силікатних – 5; текстильних – 8; поліграфічних та паперових – 11; тютюнових – 3; точної механіки та електричних – 7; харчових – 20; хімічних – 14; цукрових – 2; шкіряних – 8; інших видів – 13. Майже всі вони на той час вже стали державними [6.15]. Крім того, за останні 5–6 років промисловість міста збагатилася низкою нових галузей промисловості, яких не було в дореволюційній економіці Києва. Це хімічне машинобудування, річкове суднобудування, авторемонтні заводи, моторобудування, електротехнічна, трикотажна, музична, фотохімічна промисловість та ін. [6.16].

На Куренівці та Деміївці з'явилися найбільші в Україні підприємства легкої промисловості: нова взуттєва фабрика (4-та взуттєва), трикотажна та швейна фабрики. Крім того, найближчим часом планувалося додатково збудувати в Києві близько 20 нових підприємств легкої промисловості. Особливе місце серед нових територій для розвитку легкої та харчової промисловості приділялося Лівому берегу – насамперед Дарниці [6.17]. За період 1929–1932 рр. загалом на території Києва було споруджено 13 нових промислових підприємств, які піднесли значення міста та зробили його одним з провідних промислових центрів Правобережної України [6.18].

6.2. Електрифікація та теплопостачання.

КРЕС та ТЕЦ Південно-Західної залізниці – головні підприємства енергосистеми Києва передвоєнного часу

За часів радянської влади Київ був одним із перших міст в Україні, де виникло централизоване управління міським комунальним господарством. У 1918 р. було націоналізовано всі електричні підприємства Києва, а в 1920 р. створено Управління електричними підприємствами з відділом виробництва та розподілення струму, куди ввійшли всі електричні господарства міста, а також трамвай.

Управлінню були підпорядковані: Центральна електрична станція (ЦЕС) потужністю 1400 кВт перемінного струму; Олександрівська дизель-моторна електростанція з шістьма вертикальними та двома горизонтальними дизелями потужністю 1620 кВт; Лук'янівська дизель-моторна станція з чотирма вертикальними та двома горизонтальними дизелями потужністю 1900 кВт; Пушчеводицька дизель-моторна електростанція з трьома дизелями потужністю 348 кВт; Деміївська дизельна електростанція з одним дизелем потужністю 84 кВт; Лаврська електростанція з трьома дизелями потужністю 106 кВт; Слобідська (Микільська) електростанція з локомотивом потужністю 48 кВт та всі електричні мережі міста [6.19].

Хоча на той час потужність усіх електричних станцій міста становила близько 6 тис. кВт, вона не могла бути повністю задіяною внаслідок відсутності нафти для дизельних станцій та гострої нестачі палива для парових. У 1923 р. розпочала роботу електрична станція Українського борошномельного тресту ім. Петровського (станція колишнього млина Л. Бродського, яку відновили після пожежі). Крім того, на договірних умовах в мережу міста відпускала енергія з дизельної станції заводу “Арсенал”, яку було відремонтовано спільними зусиллями робітників “Арсеналу” та електричних підприємств [6.20].

Центральну електростанцію було переведено на вугілля. Однак забезпечення донецьким вугіллям тривалий час було ускладнено, тому основним паливом на ЦЕС були дрова. Також були спроби використати як паливо буре вугілля, що добувалося під Києвом, у Межигір'ї, та торф з Бучанських боліт. На жаль, ці види палива мали високий процент вологості та зольності, і всі спроби щодо їхнього застосування видалися невдалими [6.21].

Завдяки об'єднанню електричних станцій в єдине управління з'явилася можливість підтримки станцій одна одною за допомогою встановлених на ЦЕС та дизельних станціях перетворювачів. Невеликі окраїнні станції, що жили автономні електричні мережі, також експлуатувалися. Вони використовувалися внаслідок недостатньої потужності ЦЕС під час ремонту найпотужнішої турбіни – № 8. У 1924 р., коли було завершено ремонт турбіни, стало можливим виробляти достатньо електроенергії для живлення міста [6.22].

На 1925 р. електричне господарство Києва було відновлено; в тому ж році вироблення електроенергії досягло рівня 1913 р. – 2–5 млн кВт/год; а в 1926 р. – майже рівня 1917 р., що дало змогу закрити малопотужні електростанції: Лаврську, Слобідську та Деміївську. Вони

були переобладнані на розподільчі станції перемінного струму, що виробляла Центральна електрична станція [6.23].

На той час потужність Центральної електричної станції досягла 11 600 кВт перемінного струму напругою 2 200 В. Постійний струм напругою 550 В виробляли три станції: Шевченківська (колишня Олександрівська) потужністю 1620 кВт, Лук'янівська – 1900 кВт та Пушєводицька – 84 кВт [6.24].

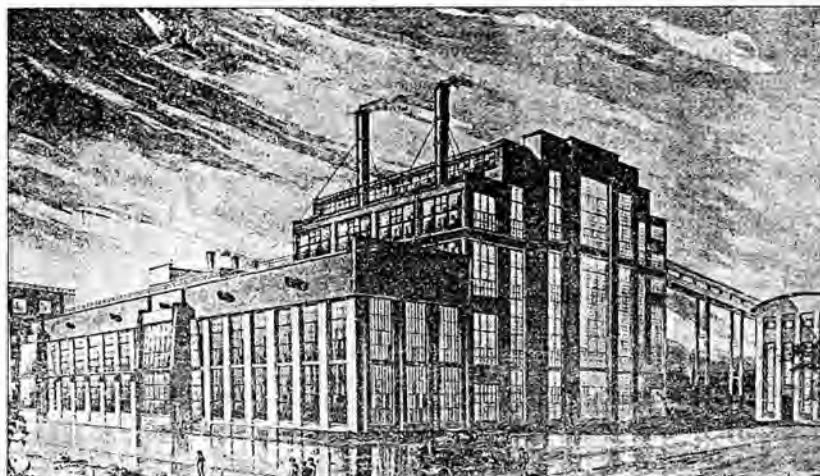
У перші роки відбудови попит на електричну енергію був невеликим через високі тарифи. На початку 1924 р. було введено єдиний касовий тариф, згідно з яким усі абоненти розподілялися на п'ять груп, що сплачували відповідно: 18, 21, 25, 31 та 35 коп. за 1 кВт/год. Для технічних потреб тариф у середньому становив 27 коп. та на 30% зменшувався для значних користувачів. У 1931 р. для побутових та промислових користувачів тариф становив у середньому 10,5 коп. за 1 кВт/год [6.25].

Прийняття першого п'ятирічного плану передбачало підвищення енергетичного рівня Києва та перетворення міста в крупний індустриальний центр. У зв'язку з цим у 1925 р. Держпланом СРСР та Радою праці і оборони було ухвалено рішення побудувати в Києві нову парову електростанцію потужністю 20 тис. кВт. Будівництво передбачалося розпочати в 1926 р., а пуск першої черги намічався на 1930 р. Київську районну електростанцію (КРЕС) було вирішено звести на березі Дніпра – Рибальському півострові [6.26].

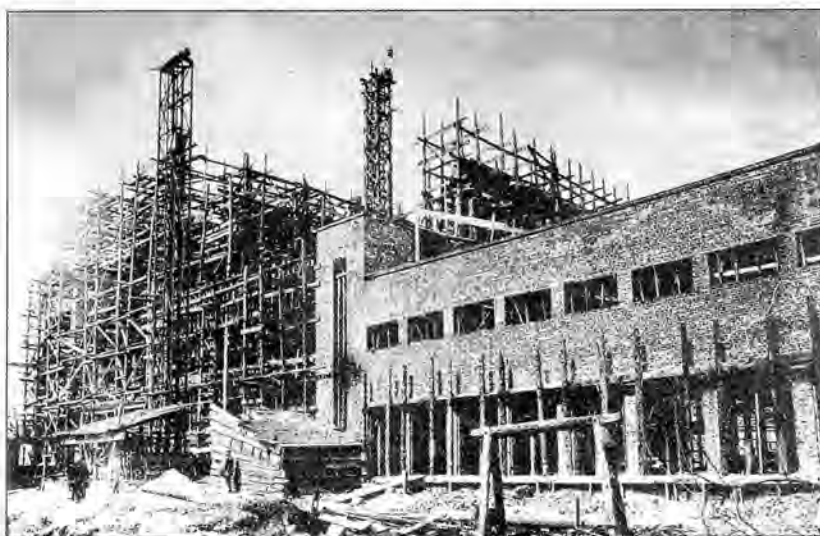
Під час спорудження КРЕС для забезпечення зростаючого попиту на електроенергію було ухвалено рішення щодо встановлення на старій ЦЕС турбогенератора Вестінгауза

фірми “Метрополітен-Віккерс” потужністю 4 550 кВт, закупленого в Англії ще в роки Першої світової війни. У зв'язку з цим Ленінградському металургійному заводу було замовлено два парових котли з площею нагрівання по 750 кв. м та тиском 16 атмосфер [6.27]. Встановити нову турбіну було досить нелегко, оскільки чимало важливих її частин, в тому числі й ротор генератора, було втрачено під час транспортування і їх потрібно було виготовити наново. Тому для складання на турбіну технічної та проектної документації організували спеціальне конструкторське бюро. На заводах Києва на основі розроблених креслеників було виготовлено відсутні частини турбіни. Роботи з монтажу виконувалися робітниками станції [6.28].

Для цього старий мосто-



КРЕС – загальний вигляд. Проект.



ТЕЦ будується (з книги “Будова соціалістичного Києва”).

вий кран було спочатку знято і переобладнано на електропривод, а потім знову змонтовано і використано для встановлення нової турбіни.

Потужність нової електричної станції – КРЕС, першої, яку було зведено за часів радянської влади, складала 21 300 кВт. На станції було встановлено чотири парових котли системи “Ладд-Бельвіль” (Франція), які були обладнані паронагрівачами площею 310 кв. м та температурою нагрівання 400 °С. У машинній залі було встановлено два турбогенератори, один із них – фірми “Броун-Бовері” потужністю 11 300 кВт, інший – виробництва Ленінградського металургійного заводу потужністю 10 тис. кВт, а також генератори потужністю 11 тис. кВт, виготовлені заводом “Електросила”. Станція була розрахована на використання в топках пилувугільного палива марки “Т” [6.29].

Після пуску першої черги КРЕС у 1930 р. виникла необхідність у переобладнанні електричних мереж. За первинною схемою КРЕС повинна була передавати свою енергію на підстанцію, що розміщувалась на території ЦЕС, з якої струм потрапляв у міську електромережу та розподілявся по абонентах. Але КРЕС працювала на напрузі 11 кВт, а стара станція – на 2,2 кВт. Тому для повного використання потужності нової станції необхідно було міняти всю електричну мережу міста. Розрахунки 1929 р. по мережах показали, що за існуючої конфігурації посилити мережу неможливо, потрібна була нова система мережі з напругою 11 кВт [6.30].

На початок 1930-х у Києві намітилася тенденція до зростання попиту на електроенергію в промисловому виробництві. Якщо раніше головними користувачами були трамвай та водогін, то в 1931 р. промислове споживання склало 50 % всього корисного відпускання електроенергії. Зростання промислових потужностей потребувало збільшення енергетичних потужностей та надійності енергозабезпечення. З цією метою після введення в експлуатацію першої черги КРЕС у 1930 р. всі електростанції Києва були об'єднані у Державне акціонерне товариство “Київструм”. Акції “Київструму” було розподілено між Енергоцентром (Всесоюзним об'єднанням енергетичного господарства) при Всесоюзній раді народногосподарства (ВРНГ) СРСР та Київською міськрадою [6.31]. У 1930 р. потужність усіх електричних станцій Києва становила 38 тис. кВт.

Наприкінці цього ж року планова комісія Київської міськради почала складати перспективний план щодо енергоспоживання міста на другу п'ятирічку. Фахівцями було визначено центри електричних та теплових навантажень міста, причому обговорювалися також питання теплофікації та газифікації підприємств, а також збільшення параметрів теплоносіїв та підвищення частки використання торфу та бурого вугілля в загальному балансі енергопостачання [6.32].

Із серпня 1931 р. почало діяти районне Управління електричних станцій та мереж Західної частини УРСР – ЗУКРЕНЕРГО, куди ввійшло енергетичне господарство Києва [6.33].

Під час складання контрольних показників п'ятирічки протягом 1930–1933 рр. планувалося введення в дію другої черги КРЕС потужністю 24 тис. кВт та першої черги Теплоелектроцентралу Південно-Західної залізниці (ТЕЦ ПЗЗ) потужністю 12 тис. кВт, яку в 1931 р. почало будувати неподалік вокзалу управління Південно-Західної залізниці. Але терміни щодо спорудження цих потужних енергетичних установок затягувалися. Будівництво декілька разів консерву-

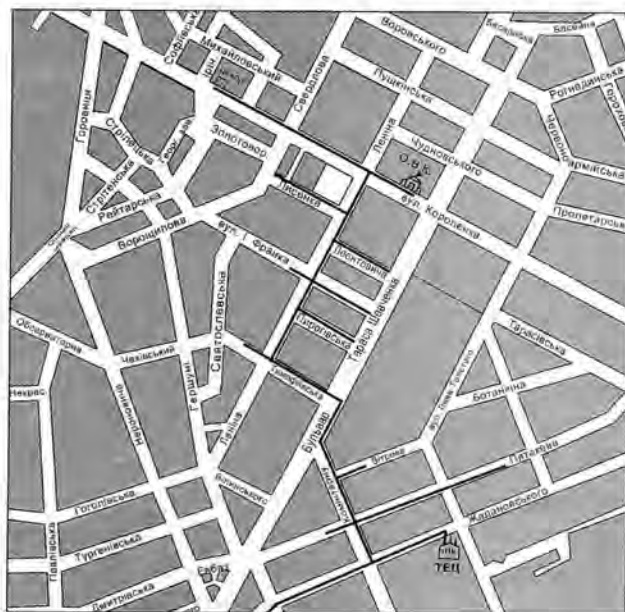


Схема першого тепловоду в Києві, 1935 р.

валосся, тому що вітчизняна промисловість не встигала виконувати численні замовлення. Крім того, негативно вплинула на загальну ситуацію й надзвичайно велика повінь на Дніпрі 1931 р. – найбільша за останні 100 років. Тоді вода досягла відмітки на 835 см вище нормального горизонту та на 78 см вище рівня стояння води під час повені 1917 р. [6.34].

Із документів Комісії з боротьби із повінню читаємо: *“КРЭС и ЦЭС оказались в очень тяжелом положении, и борьба за их спасение велась в течении многих дней. На ЦЭС вода стояла почти на 7 м выше пола подвала конденсационного помещения. Вся станция была обвалована и обнесена кирпичной стеной.*

На КРЭС вода подошла к самому зданию станции. В кабельных каналах, в подвале распределительного устройства 11кВт появилась вода, которую ежесуточно откачивали семь электрических насосов. 18 апреля вода прорвала дамбу, соединяющую КРЭС с городом. Телефонное сообщение было прервано. Вода начала заливать шахту угольных элеваторов. В ночь на 2 мая начали проседать фундаменты главных паропроводов. Немедленно была организована подвеска паропроводов к ригелям металлического каркаса главного корпуса на тросах. Весь персонал станций работал с исключительной самоотверженностью. На защиту станции были брошены саперные части. Сооружения КРЭС и ЦЭС были спасены” [6.35].

Складне енергетичне становище в місті в 1930-х роках призвело до переведення деяких підприємств із денних змін у нічні; крім того, для загальноміських потреб були задіяні заводські електростанції, які не працювали або були не повністю завантаженими [6.36].

ЦЕС, яка раніше працювала на мазуті, була переведена на вугілля, що надходило регулярно, а дизель-моторні станції стали використовували мазут замість дефіцитної нафти. Завдяки цьому загальна потужність київських електростанцій була доведена до 33 тис. кВт, хоча максимальна споживча потужність становила 40 тис. кВт (за даними осінньо-зимового періоду 1933/34 рр.). Щоб збільшити ці потужності, керівництво енергосистемою вдалося до використання гнучкого графіку регулювання навантаження та до додаткових потужностей. У зв'язку з цим для виконання великого обсягу робіт з проектування як другої черги КРЕС, так й інших енергетичних об'єктів у 1934 р. було організовано Київську контору українського відділення “Теплоэлектропроект”, яка була покликана виконувати технічний та робочий проекти для другої черги КРЕС [6.37].

Хоча КРЕС будувалася досить довго, кількома чергами, її розміщення на Рибальському півострові остаточно визначило подальший розвиток цього району як виробничого. Разом із реконструкцією гавані та будівництвом судноверфі заводу “Ленінська кузня”, що з 1924 р. розгорнулося також на Рибальському півострові, наявність КРЕС остаточно перетворило цю прирічкову територію на виробничо-господарську і цим надовго закріпило за нею одне з провідних місць у промислово-виробничому комплексі Києва.

Проект першої черги Київської районної електростанції було виконано архітекторами М. П. Парусніковим та Г. П. Гольцем у формах *конструктивізму* – стилі, характерному для споруд 1920-х – початку 1930-х років [6.38].

КРЕС було закладено в 1926 р., перший турбогенератор якої ввели в дію 1 травня 1930 р. (пуск другого відбувся у квітні 1933 р.). Другу чергу КРЕС було здано в експлуатацію в 1935 р. При цьому разом із суттєвим розширенням машинної зали значно збільшився загальний архітектурний об'єм головної споруди комплексу зі східного боку.

Завдяки вдало знайденому пропорційному вирішенню головного архітектурного об'єму станції споруда досить гармонійно сприймається в забудові району. Композиція головної будівлі асиметрична, складна за планом. Сама споруда п'ятиповерхова та орієнтована в напрямку схід-захід. Вона вміщує котельню, технічні служби з розподільчим обладнанням та щитом керування; облаштована парадними тримаршевіми сходами та ліфтовими механізмами. До основного об'єму прибудовано видовжену споруду машинної (турбінної) зали та адміністративний блок. Об'єм турбінної зали акцентовано еркерами, в яких містяться сходові клітки; об'єм котельні розчленовано по східному фасаду великими вітражами.

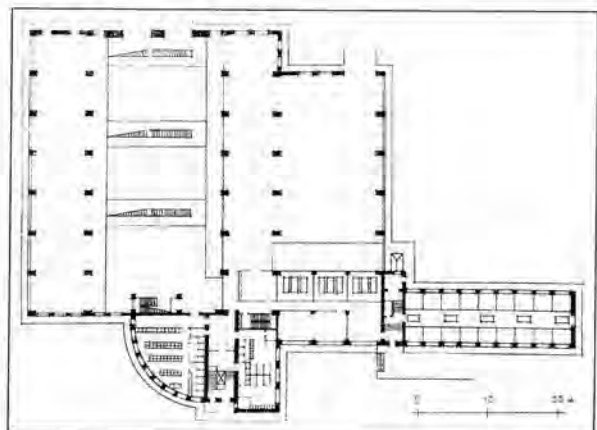
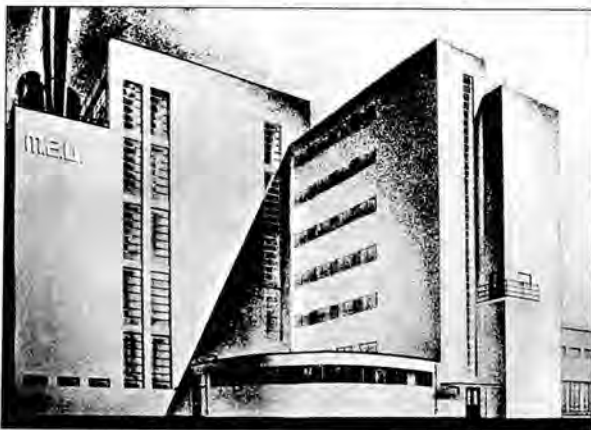
Численні добудови станції з часом змінили зовнішній вигляд головного корпусу, який на наш час значно відрізняється від первинного. Нині найбільше автентичних елементів збереглося у споруді I черги, хоча на головному фасаді замінено вітражні еркери. Значно змінила зовнішній вигляд котельня; на ній збереглися окремі деталі на західному фасаді [6.39].

Іншою спорудою, що суттєво підвищила потужність київської енергетичної системи, стала Теплоелектроцентрально Південно-Західної залізниці (ТЕЦ ПЗЗ). Її архітектурний проект було розроблено архітектором-художником П. Ф. Костирко також у формах *конструктивізму*.

Будівництво ТЕЦ розпочалося неподалік вокзалу, на розі вулиць Жилянської (колишня вул. Жаданівського) та Льва Толстого (колишня вул. Караваєвська). Споруда зводилася для забезпечення електроенергією, теплом та парою насамперед Київського залізничного вузла, зокрема району залізничного вокзалу, а також прилеглих промислових, комунальних та житлових об'єктів Києва, віддаючи надлишки електроенергії в загальну мережу системи Київенерго, зокрема на "Будівництво № 1" (див. 9.3 *Транспортний тунель під Дніпром*). Крім вироблення електричного струму для потреб залізничного господарства ТЕЦ мала обслуговувати першу в Києві теплову мережу, яка забезпечувала теплом центральні райони міста. Першочергово було прокладено теплопровід до залізничних підприємств та будівель: вокзалу, Київського вагоноремонтного заводу (КВРЗ – колишні "Головні залізничні майстерні"), депо, заводу "Трансигнал" тощо [6.40]. Проект ТЕЦ із загальною потужністю 12 тис. кВт було затверджено 29.05.1931 р., а зміни, внесені в проект, де було запропоновано збільшення потужності до 37 тис. кВт, затверджено 03.11.1934 р. [6.41].

Розміщення ТЕЦ поблизу вокзалу було спричинено відомчими інтересами – насамперед близькістю виробництва до споживачів, адже головним споживачем була залізниця. За технологією ТЕЦ повинна була споживати велику кількість води для охолодження, тому комплекс мав дві ділянки: головну – біля вокзалу, де розмістилася сама споруда електростанції, та допоміжну – на березі Дніпра, біля залізничного мосту, де було розташовано водогінну насосну станцію для забезпечення виробництва водою. Вода по трубопроводах загальною довжиною близько 7 км надходила на водонагрівальні установки ТЕЦ⁷².

Для звільнення чималої площі – 4,7 га – під будівництво Київської теплоелектроцентралі були знесені житлові споруди по вул. Жилянській – №№ 89, 91, 91а та 92; по вул. Л. Толстого – №№ 34, 35, 38, 40 та 42; по вул. Вокзальній – №№ 13 та 15; по Безаківському провулку – №№ 12 та 16. Крім того, планувалося зовсім закрити частину Безаківського провулку до вул. Л. Толстого та включити його до території ТЕЦ. Таким чином, територія ТЕЦ розмістилася між вулицями Комінтерну (колишня вул. Безаківська), Л. Толстого, Жилянською та Вокзальною [6.42].



Проект ТЕЦ Південно-Західної залізниці. А – фасад; В – план (архівні креслення).

⁷² На Батиєвій горі (на відстані майже 8 км від насосної станції) було встановлено накопичувальний резервуар для води місткістю 750 м³. Резервуар існує й досі, але не використовується.

Історія спорудження ТЕЦ (пізніше ТЕЦ-3) мала як позитивні, так і негативні моменти. Незважаючи на те, що цей об'єкт був другим за часом зведення у Радянському Союзі, досвіду будівництва подібних об'єктів ще не вистачало. Звичайно, що термінів, намічених для конструкторських та будівельно-монтажних робіт, не було дотримано. Також слід відмітити, що на ТЕЦ застосовували обладнання лише вітчизняного виробництва, випуск якого також не дотримувався запланованих термінів⁷³.

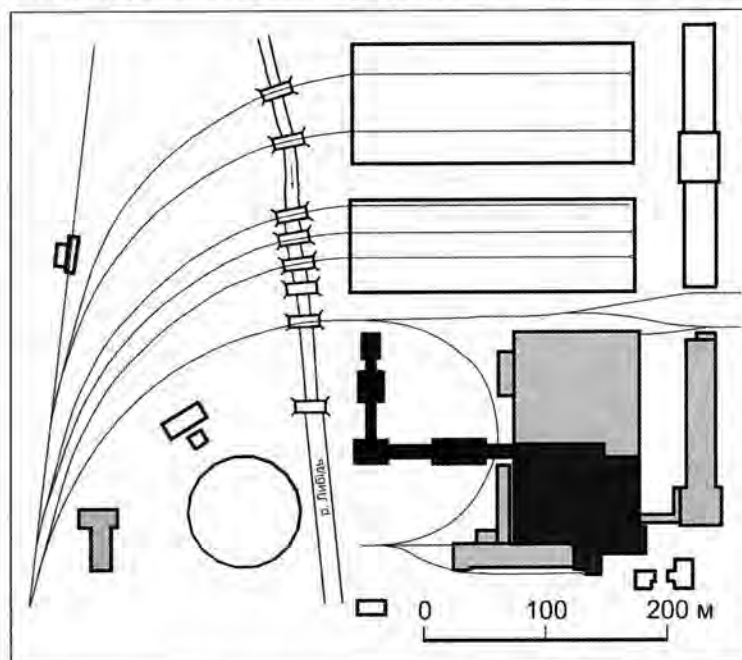
Першу чергу будівництва станції було розпочато в 1931 р., а закінчено – в 1937 р. як об'єкт, підпорядкований управлінню ПЗЗ Народного комісаріату шляхів сполучення. Основне обладнання I черги складалося з одного вітчизняного турбогенератора потужністю 12 тис. кВт, з теплофікаційним відбором 32,5 мГкал/год та трьох котлоагрегатів паровиробництвом 53 т/год кожний. Котли використовувалися для спалення антрацитового штибу в пилоподібному стані [6.43].

За загальною схемою ТЕЦ являла собою комплекс технологічно пов'язаних між собою споруд, II черга якої була зведена перед війною, в кінці 1940 р.

На той час на своїй основній ділянці біля вокзалу комплекс ТЕЦ складався з таких споруд: головний виробничий корпус; розподільче улаштування (РУ) 3,15 кВт, прибудоване до головного корпусу; розподільче улаштування 10,5 кВт разом зі щитом керування; склад вугілля; дробарка; дві естакади для подання вугілля; водоочисні споруди та прохідна. Крім того, планувалося побудувати другий склад, градирню та адміністративний корпус, який мав своїм головним фасадом виходити на вул. Комінтерну. З цією метою було знесено храм Благовіщення, але адміністративного корпусу на розі вулиць Жилянської та Комінтерну так і не побудували [6.44].

Із введенням II черги потужність ТЕЦ було збільшено до 37 тис. кВт завдяки встановленню ще одного вітчизняного турбогенератора потужністю 25 тис. кВт, з теплофікаційним відбором 54,5 мГкал/год та двох котлів із паровою віддачею 75 т/год кожний⁷⁴.

На даний час реалізований архітектурний образ ТЕЦ дещо відрізняється від запроєктованої споруди, насамперед, відсутністю напівкруглого побутового блоку, який за проектом мали прибудувати до головного корпусу з боку вул. Л. Толстого. Крім того, воєнні руйнування та знищення розподільчого улаштування, що спочатку було прибудоване до головного корпусу зі сходу (з боку вул. Жилянської), дещо змінили комплекс у цілому. Під час відбудови розподільче улаштування 3,15 кВт було прибудоване до головного корпусу з західного боку, а розміщення окремо іншого розподільчого улаштування 10,5 кВт



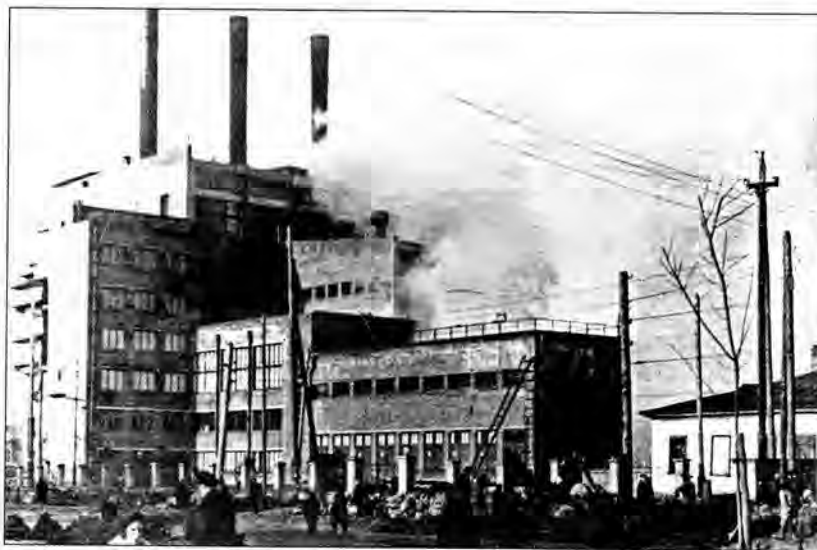
Генеральний план ділянки ТЕЦ ПЗЗ. I та II черги будівництва. Проект (архівний кресленняк 1939 р., копія).

⁷³ Двоє із семи котлів, що діють і тепер, – американського виробництва, було встановлено у повоєнний відбудовочий період.

⁷⁴ Експлуатацію II черги ТЕЦ так і не було розпочато. Перед війною було здійснено лише перше випробування обладнання. З початком війни обладнання II черги було демонтовано та відправлено у глибокий тил [6.45].

разом зі щитом керування в одній двоповерховій споруді перетворили ТЕЦ на комплекс із двох основних будівель [6.46]. Ці перетворення (III черга будівництва) припадають на відбудовчий період та початок 1950-х. В архітектурі споруди РУ 10,5 кВт використані декоративні елементи, зокрема круглі розетки, що були характерні для архітектурних будівель періоду відбудови. У такому вигляді ТЕЦ (окрім градирень) було збережено до 2006 р.⁷⁵

За всю історію свого існування ТЕЦ декілька разів змінювала вид палива, що також вплинуло на зовнішній вигляд комплексу в цілому. За первинним проектом ТЕЦ повинна була працювати на фрезерному торфі. Після зміни в 1934 р. основної технологічної схеми паливо було змінено на антрацитовий штиб (АШ), який використовувався до 1948 р. З 1948 р. споживання на ТЕЦ стало комбінованим – водночас використовувався природний газ Шебелінського родовища. При вугільному споживанні всі вантажні перевезення як за межами ділянки, так і в її межах здійснювалися залізничним транспортом. Причому вугільний склад було розраховано на дві



Загальний вигляд ТЕЦ П33. Фото 1930-х років.



Загальний вигляд ТЕЦ-3. Фото 1970-х років



ТЕЦ-3 (СТ-1). Споруда блоку розподільчого улаштування (РУ) 10,5 кВт. Фрагмент фасаду. Фото автора 2005 р.

⁷⁵ У 2007 р. розпочато реконструкцію ТЕЦ-3 (СТ-1) за проектом ВАТ "Укренергопрорм", згідно з яким пропонується повна модернізація виробництва. Проект передбачає ремонт основних будівель та модернізацію трьох старих котлів відкритого компоновання, а також демонтаж трьох залізничних колій, вугільної естакади та дробарки, старої водочистки, ремонтних майстерень тощо та упорядження водойми, що залишилася від колишньої градирні. Зараз будівельні роботи з реконструкції ТЕЦ у стадії реалізації [6.47].



Сучасний вигляд ТЕЦ-3 (СТ-1). Фото автора 2008 р.

під'їзні колії певної довжини (для одноразового розвантаження 5–6 вагонів). Для створення розвинутої системи залізничних гілок в місцях перетину їх р. Либіддю було влаштовано шість містків. Крім того, зважаючи на малі радіуси поворотів, на майданчику застосовувалися лише малогабаритні потяги⁷⁶.

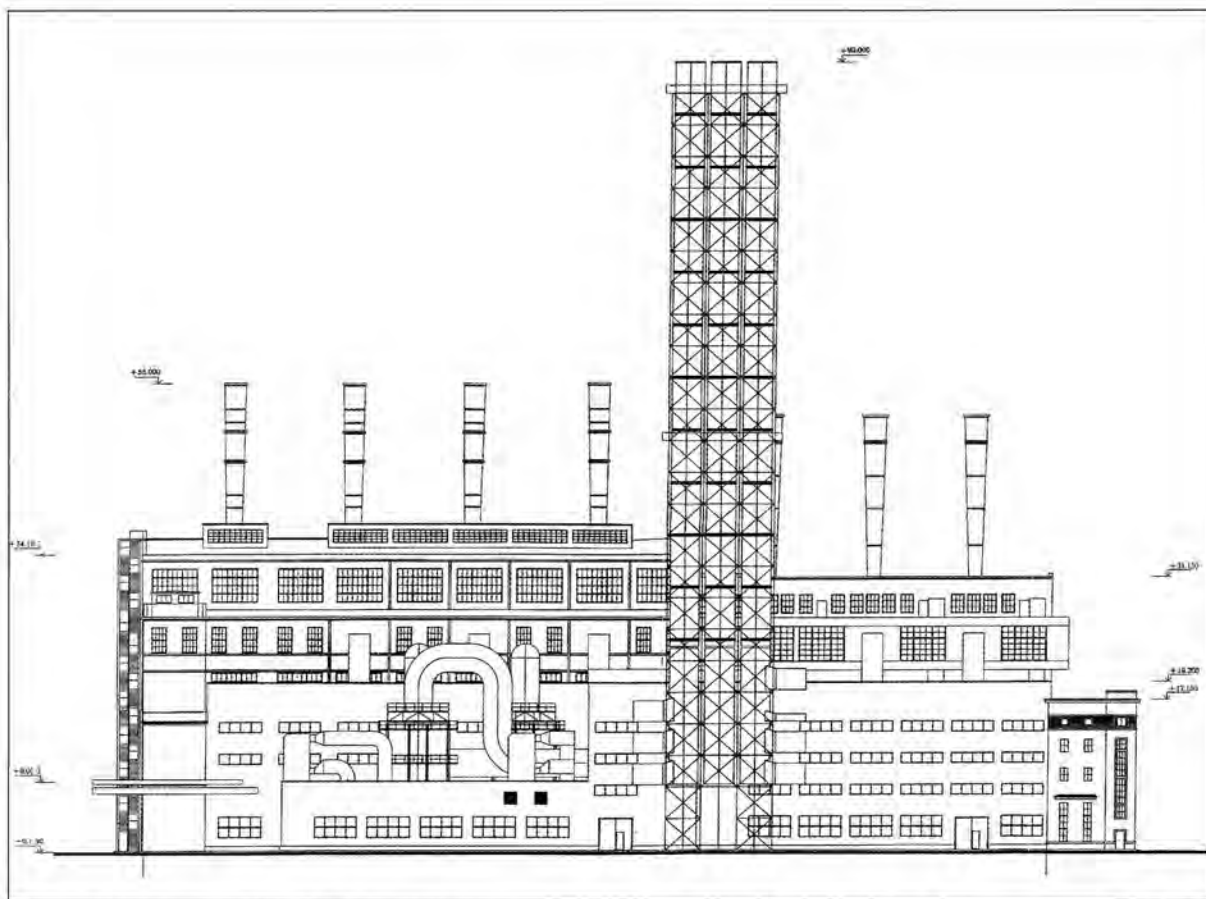
На початку своєї роботи Київська ТЕЦ працювала як конденсаційна станція (тобто виробляла енергію та пару). Використання її також і для опалювання розпочалося в сезоні 1938/39 рр. У повоєнні роки на ТЕЦ було ліквідовано паровий цикл після демонтажу турбогенераторів⁷⁷. У 1984–1985 рр. на ТЕЦ було ліквідовано генеруючі потужності, а в 1986 р. – демонтували останню турбіну [6.48].

Головний корпус – основна споруда комплексу ТЕЦ – зводився в три черги: 1931–1937; 1937–1940; 1950–1953 рр. Корпус розміщено в південно-східній частині ділянки, один з фасадів орієнтовано на вул. Жилянську, інший – на вул. Л. Толстого. Загальне архітектурне вирішення об'єму споруди ґрунтувалося на технологічних вимогах щодо розташування обладнання та загальних виробничих процесів. Габаритні розміри виробничих приміщень були розраховані залежно від розміщення головних агрегатів. За планом корпус являє собою складну геометричну фігуру з габаритними розмірами 107 x 66 м, причому будова першої черги займає приблизно третину споруди. В основі конструктивної схеми корпусу покладено технологічно-конструктивний каркас – нерівномірну сітку колон, розміри прогонів якої продиктовано розміщенням технологічного обладнання. Внутрішні колони каркасу – залізобетонні, зовнішні – в цегляному обрамленні. Всі вони через залізобетонні подушки спираються на дерев'яні (дубові) палі, обрані, зважаючи на високий рівень стояння ґрунтових вод (від 2 до 2,5 м) у заплаві р. Либідь [6.49].

Фасадні площини корпусу вирішені на засадах *конструктивізму*, з мінімумом архітектурного декору. Споруда різновисока: висота даху коливається від 19 м (машинна зала)

⁷⁶ Один із таких парових потягів нині знаходиться у Київському політехнічному музеї та експонується біля корпусу колишніх механічних майстерень КПІ.

⁷⁷ Першу (дерев'яну) градирню було демонтовано в 1972–1975 рр., другу – в 1985 р.



Проект реконструкції ТЕЦ-3 (СТ-1). Головний корпус, західний фасад. Розробник ВАТ "Укренергопром", 2000 р.



ТЕЦ-3 (СТ-1). Загальний вигляд з боку шляхопроводу. Фото автора 2008 р.

до 31–35 м (котельня II черги з деаераторною етажеркою). Виробничі приміщення мають велику кількість зашкленених поверхонь – стрічкових вікон як вертикальних, так і горизонтальних, а також ліхтар денного освітлення. З боку котельні прибудовано приміщення блоку керування, яке на фасаді вирішено у вигляді еркеру.

Обидві значні енергетичні споруди – КРЕС та ТЕЦ ППЗ – є знаковими об'єктами для архітектури Києва 1930-х років та яскравими прикладами застосування *конструктивізму* в промисловій забудові міста. Вони втілили в собі типовий образ промислових споруд нового часу, демонструючи велич індустріалізації та архітектурні можливості нового стилю. Серед забудови Києва передвоєнного часу вони є одними з найбільших та найзначніших промислових споруд.

6.3. Київський трамвай за радянської передвоєнної доби. Перші тролейбусні маршрути

Коли в 1920 р. комунальні підприємства Києва були об'єднані в єдину систему, до неї особливою складовою ввійшло також трамвайне господарство; а два роки по тому розпочався його відновлювальний період.

На квітень 1922 р. було відремонтовано два перших моторних вагони у “Головних трамвайних майстернях”. До кінця цього ж року пасажирський рух було відновлено на Політехнічній, Глибочицькій, Дачній, Вокзальній, Львівській, Кирилівській, Олександрівській та Печерській лініях [6.50]. Загалом лише після 1923 р. розпочалася серйозна реконструкція існуючих та прокладання нових трамвайних шляхів. [6.51].

Святошинський трамвай у роки громадянської війни обслуговував лінію фронту до того часу, як було спалено двоє дерев'яних трамвайних містків. Після того як трамвай було відрізано від міста, його невдовзі закрили [6.52]. І лише на початку 1920-х лінію було відновлено, але вже на інших засадах. У 1923 р. вузькоколійна лінія Святошинського трамваю біля вул. Польової була з'єднана з лінією міського трамваю; з того моменту розпочалася розшивка вузької колії на звичайну. Майно Святошинського трамваю було розподілено між декількома організаціями, наприклад, вагони були продані до Нижнього Новгорода, майстерні – віддані до Управління головних трамвайних майстерень міста, а електричну станцію – перетворено на міську електричну підстанцію [6.53].

Деміївський трамвай було об'єднано з загальною трамвайною мережею в 1926 р., коли в районі Байкового мосту побудували спеціальний трамвайний віадук, що проходив територією колишніх Берлізових городів [6.54].



Трамвай на вул. Січневого повстання
(сучасна вул. Івана Мазепи). Фото 1930-х років.

За рішенням міської влади “Головним трамвайним майстерням” було присвоєно ім’я польського революціонера Томаша Домбаля; Лук’янівському трамвайному парку – ім’я В. І. Леніна; Троїцькому – Г. Є. Зінов’єва, а згодом – Л. Б. Красіна; Кузнечному – ім’я Т. Г. Шевченка [6.55]. У 1931 р. трамвайні майстерні було перетворено на завод (ім. Т. Домбаля), а в 1934 р. – перейменовано на завод ім. Ф. Дзержинського. У



Трамвай на площі III Інтернаціоналу (сучасна пл. Європейська). Фото 1930-х років.

1928–1932 рр. тут було виготовлено 80 моторних та 65 причепних вагонів власної конструкції. З 1932 р. завод почав випускати нові конструкції моторних вагонів [6.56].

У 1924 р. прокладається зовсім нова лінія на Солом’янку від вулиці П’ятакова (сучасна вул. Саксаганського) до Артшколи (колишнє Вище військове училище) [6.57].

У 1930-ті роки головною трамвайною магістраллю стала лінія Петрівка – Поділ – Сталінка (Деміївка) через вулиці Хрещатик та Червоноармійську (колишня вул. Велика Васильківська). Після відбудови мостів через Дніпро та Русанівську протоку Поділ отримав трамвайний зв’язок не лише з Пущею-Водицею, а також із Дарницею та Броварами [6.58].

Основні маршрути трамваю довоєнного періоду були побудовані таким чином, щоб охопити основні промислові райони міста: Куренівку, Пріорку, район вулиці Польової, район залізничного вокзалу, Печерськ та Сталінку [6.59].

Із липня 1933 р. було введено новації в розпорядку руху київських трамваїв – запроваджено нічну зміну (за прикладом Москви та Ленінграда), а з вересня 1938 р. на найдовших маршрутах Києва (Пуща-Водиця – Житній ринок, Бровари – Житній ринок; Святошин – Бессарабка) трамвай розпочинав роботу о четвертій годині ранку [6.60].

Таблиця 7.

Трамвайні маршрути Києва на 1932 р. [6.61]

Номер маршруту	Кінцеві пункти маршрутів	Довжина траси (км)
Електричний трамвай		
1А	Червона площа – Площа III Інтернаціоналу	1,6
1	Площа III Інтернаціоналу – Либідь	5,3
1Б	Площа III Інтернаціоналу – Володимирський базар	4,2
2	Площа III Інтернаціоналу – Вокзал	3,8
3	Площа III Інтернаціоналу – Різницька	2,7
3А	Різницька – Школа ім. Каменєва	1,9
4	Радянська площа – Кабельний завод	4,8
5	Свердлова – Польова	5,7
6	Євбаз – Святошине	10,2
7	Польова – Бессарабка	5,5
8	Підйом ім. Іванова – Артилерійська школа	5,3
9 зовнішній	Радянська площа – Сінний базар – Євбаз – П’ятакова – Радянська площа	6,9
9 внутрішній	Радянська площа – П’ятакова – Євбаз – Сінний базар – Радянська площа	6,9
10	Сталінка – Євбаз	7,4
11	Червона площа – Петропавлівська площа	5,9

12	Червона площа – Пуща-Водиця	19,4
13	Червона площа – Вокзал	5,8
14	Поштова площа – Слобідка	6
17	Підйом ім. Іванова	0,25
18	Бессарабка – Лаврський заповідник	4,1
Всього		113,63
Моторизований трамвай		
15	Микільська Слобідка – Дарниця	
16	Микільська Слобідка – Бровари	
Всього		17,9

У 1928 р. було реконструйовано фунікулер і його лінію було подовжено на 38 м до Поштової площі, а старі вагони замінено на нові, що мали розділення на купе. З того часу загальна довжина підйому становить 238 м, з уклонами на верхній станції 37° та на нижній – 33°. Нова нижня станція фунікулеру розмістилася на рівні тодішньої вул. Революції (сучасна вул. Сагайдачного), вихід на яку являв собою критий коридор, що закінчувався безпосередньо біля вуличного тротуару [6.62].

Починаючи з 1934 р., коли столичні функції було передано Києву, постало питання про організацію додаткового громадського міського транспорту – тролейбуса. За набуттям певного досвіду щодо використання цього нового для Києва виду транспорту була відраджена група трамвайників до Москви, адже лише там було запроваджено перші тролейбусні маршрути [6.63].

Перші київські тролейбуси (5 машин) було виготовлено на заводі ім. Т. Домбала, біля якого невдовзі й було організовано перший Київський тролейбусний парк. А перший тролейбусний маршрут було прокладено по вулиці Червоноармійській (від тролейбусного парку до площі Л. Толстого), який урочисто відкрили 5 листопада 1934 р. [6.64].

Напередодні війни тролейбусне господарство Києва значно збільшило свої потужності; трьома тролейбусними маршрутами було охоплено майже всю центральну частину міста – від заводу ім. Ф. Дзержинського до площі Ленінського комсомолу (сучасна Європейська площа); від площі Ленінського комсомолу до залізничного вокзалу та від вокзалу до заводу ім. Ф. Дзержинського.

На той час електротранспорт Києва за кількістю пасажирських перевезень посідав третє місце після Москви та Ленінграда. У 1940 р. загальна довжина трамвайних маршрутів досягла понад 210 км, а парк вагонів збільшився до 434 од. Загальна довжина тролейбусних маршрутів Києва на той час становила понад 15 км; а на маршрутах працювало 47 тролейбусів [6.65].

6.4. Генеральний план Києва 1934–1937 рр. та його значення для промислового розвитку міста. Формування промислових та селищно-промислових угруповань. Київський річковий порт

Розвиваючи ідею функціонального зонування Києва, під час розробки його генерального плану професор П. П. Хаустов – керівник Архітектурно-планувального управління Києва, у своїй дискусійній публікації окреслив основні напрямки промислового розвитку міста, що полягали у певних територіальних та галузевих особливостях [6.66].

За цими пропозиціями, всі фабрично-заводські підприємства Києва розподілялися на дві групи за своєю значимістю. До першої групи належали підприємства основних галузей промисловості: металообробна, тютюнова, лісна, пивоварна, горілчана та млинарська. До цієї ж групи входили: шкіряна, фарбохімічна, сірникова та свічна. До другої групи ввійшла решта підприємств, що виробляли харчові та смакові речовини, а також поліграфічні, меблеві та паперові виробництва. Такий розподіл мав відповідати основним рынкам збуту [6.67].

Відповідно до чинних пропозицій, основними районами промислового розвитку намічали організувати дві зони – Петрівсько-Куренівську та Сталінську (Деміївську). Перша, добре забезпечена залізничними та водним шляхами, на той час була основною промисловою зоною Києва, другу передбачалося розвивати на березі Дніпра в напрямку до Нижньої Телички [6.68] (див. *схему 3*).

Глибочицько-Лук'янівську зону пропонувалося згодом ліквідувати через несприятливий вплив на житлові райони міста.

Галицьку та Новостроєнську зони, що виникли у зв'язку з розвитком залізничного вузла та товарних станцій, у найближчій перспективі також мали ліквідувати через негативний вплив на основні житлові райони міста.

Наступна публікація П. П. Хаустова розвивала тему функціонального зонування. У ній крім вищезгаданих промислових районів називався район Нижньої Телички, який планувалося розвивати у найближчий час, з попереднім намівом та врегулюванням русла Дніпра та певною інженерною підготовкою під забудову в цій частині міста [6.69]. Водночас особливу увагу було приділено річковому транспорту як найбільш перспективному. З цією метою було розроблено проект реконструкції гавані, за яким передбачалося створення двох вантажних портів вище та нижче Києва, спеціально призначених для лісосплаву. Для цього запропонували організувати новий промисловий порт у районі Телички [6.70, 6.71].

У зв'язку з інтенсивним промисловим розвитком території генеральним планом також пропонувалося централізоване житлове забезпечення трудящих, які працювали на промислових підприємствах. Приміром, робітників Подільсько-Куренівського промислового району мали забезпечувати садибними ділянками на Глибочиці, Татарці, Лук'янівці, Куренівці та Приорці [6.72]. Деміївській промисловій групі повинні були надати житлові території на Сталінці (Деміївці) та в Новостроєнському районі. Теличанська промисловість мала забезпечуватися житлом на Сталінці, Звіринці та Мишоловці [6.73]. Для робітників залізниці та вагоноремонтного заводу, крім розширення “Залізничної колонії” на Солом'янці, намічалося забудувати Кучмин та Протасів яри, а також створити нове робітниче селище на Чоколівці – ім. 1 Травня [6.74].

Пропозиції щодо розміщення та розвитку промисловості для першого радянського генерального плану Києва було сформульовано й конкретизовано в окремих містобудівних розробках, наприклад “Генеральний план реконструкції Петрівсько-Куренівського району”, який було виконано для основної виробничої зони міста довоєнного часу. Така розробка була першою для Києва, і її пропозиції щодо реорганізації існуючої на той час промислової території були новаторськими. Згідно з генеральним планом реконструкції району передбачалося, насамперед, функціональний розподіл всієї території на певні зони та ділянки: промислові, залізничного транспорту, мережа культурно-побутового обслуговування трудящих, упоряджені зелені масиви та водні простори. Головною частиною цього утворення була безпосередньо промислова територія, яка розміщувалася на низьких відмітках, попід київськими схилами, переважно вздовж вулиці Фрунзе (колишня вул. Кирилівська) до її перетину з Петрівським залізничним насипом. Межу розміщення промисловості окреслила існуюча залізнична дамба, яка водночас захищала район від повеней. Насамперед для створення нормальних умов роботи північного порту (який часто заливався весняними водами від Верхнього Валу до станції “Петрівка”) в районі гавані було запроєктовано підсипку всієї набережної ділянки, а також суттєве підвищення нових, відведених

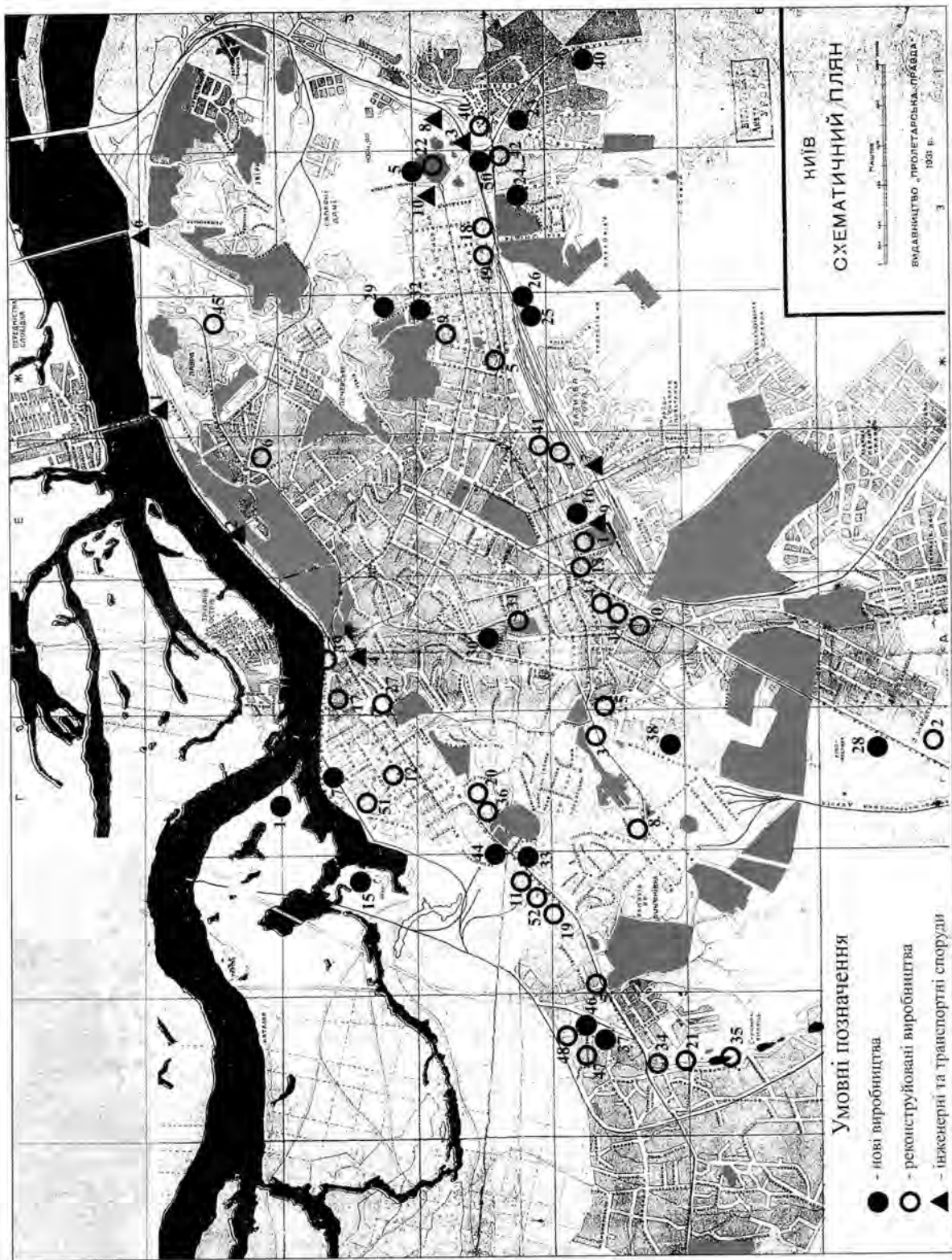


Схема 3. Основні виробничі, інженерні та транспортні об'єкти Києва 1920–1930 рр., нові й реконструйовані (авторська реконструкція).

під виробництво, території вздовж вулиці Костянтинівської на 2,5 м. Для організації раціонального транспортного руху територією промислового району та його сполучення з житловими районами було визначено декілька магістралей. Основними пропонувалися: вулиця Фрунзе та нова запроєктована магістраль – вулиця Новокостянтинівська, яку було передбачено зробити транзитною та вантажною [6.75]. Її планувалося прокласти від



Селище ім. 1 Травня. Фото 1930-х років (забудова не збереглася).



Проект розпланування Петрівсько-Куренівської промислової зони.

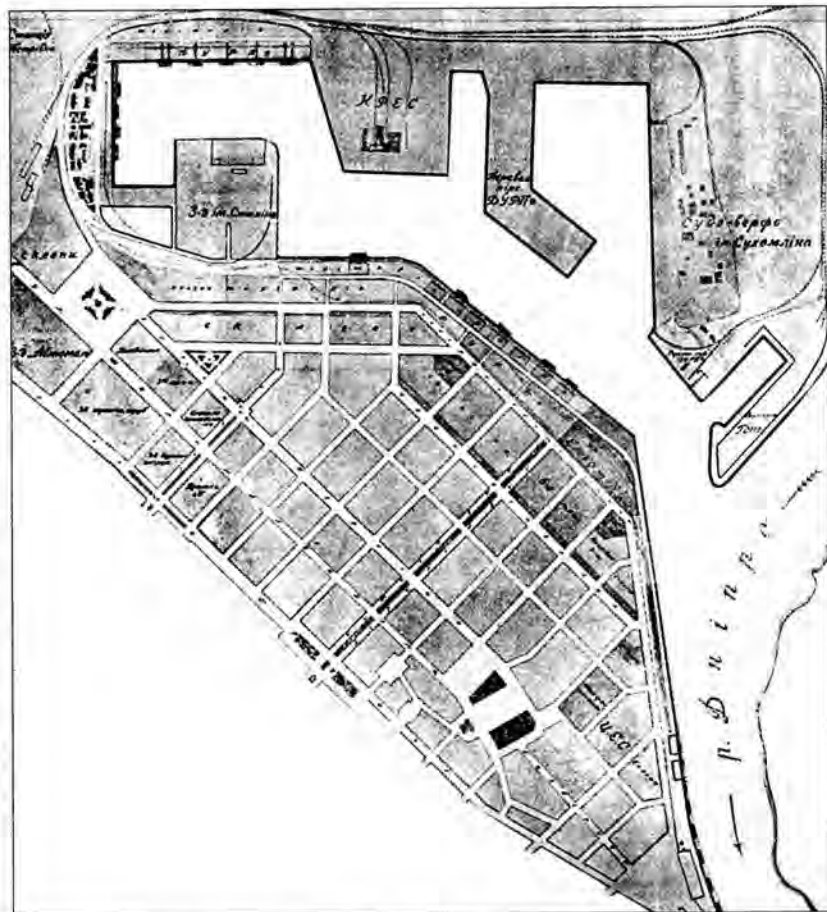
перетину вулиць Костянтинівської та Юрківської до вул. Мостицької. Ширину нової вулиці було запроєктовано в 40 м. Вона повинна була проходити вздовж нової 4-ї взуттєвої фабрики, старого 6-го шкірзаводу (колишнього заводу Кобців) та вздовж Кожевенного провулку, що на Куренівці. Але в такому вигляді вул. Новокостянтинівська не була реалізованою. У довоєнні роки її було прокладено до вул. Тульчинської, що являла собою продовження Подільського узвозу (колишня вул. Макарівська), а її забудова розпочалася вже у повоєнні часи, в 1950-ті роки.

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 намічалася 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 й Оленівської, з розширенням вул. Нижньо-Юрківської та перетворенням її на бульвар. Окрему ділянку території порту від вул. Верхній Вал та Нижній Вал до Спаської пропонувалося відвести для будівництва хлібного елеватора. З цією метою планувалося перенесення на лівий берег судноремонтних майстерень. Ділянку прибережної території від вул. Спаської до Поштової площі передбачалося перетворити на упоряджену набережну з бульваром уздовж неї [6.76].

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 здійснювалося завдяки збільшенню ділянки для масових вантажів (загальна довжина причальної лінії планувалося в 1230 м). Ділянку для масових розвантажень становили причали: торфовий, дров'яний, для каміння, цегли, піску та щебеню. До причалів влаштовувалися спеціальні під'їзні шляхи, перпендикулярно причальним лініям [6.77].

Будівництво порту розпочалося в 1929 р., а закінчилося – в 1939 р. разом із завершенням робіт зі спорудження верфі. Вартість робіт з виконання самого ковша складала



Київський річковий порт, проект. Ківи Подільської гавані
("Соціалістичний Київ").

10 564 руб. [6.78]. Нові соціалістичні виробництва – КРЕС та судноверф ім. Сухомлина (завод “Ленінська кузня”), які було зведено в довоєнні часи на Рибальському півострові, мали стати найкрупнішими виробництвами не лише для даної території, а й для Києва взагалі.

Разом із реконструкцією вантажного порту пропонувалося також реконструювати всі пасажирські причали, що розміщувалися навколо Поштової площі⁷⁸. Саму площу передбачалося відновити та розмістити на ній міський пасажирський річковий вокзал. Усі роботи з будівництва причалів та вокзалу планувалося завершити в кінці 1937 р.⁷⁹. Водночас проектом передбачалися роботи із упорядкування прибережної території – будівництво гранітної набережної з пішохідним бульваром та магістральним шосе від Поштової площі до мосту через Дніпро [6.79].

Промисловий район на Теличці, що почав формуватися поблизу залізничної станції “Київ-III” ще на початку ХХ ст., а пізніше за радянським генеральним планом було запропоновано як перспективний, особливо для промислових підприємств, шкідливих за своїми санітарно-гігієнічними показниками [6.80]. З цією метою пропозиції щодо формування великих промислових територій Лівобережжя (Дарниця) та нижче за течією Дніпра (Теличка та Корчувате), значно віддалених від центра міста, передбачали не лише значне територіальне збільшення міста в майбутньому, а й його подальше функціонування як вагомого промислового центру. Причому функціональна та розпланувальна структури майбутніх промислових районів Телички та Дарниці вирішувалися узгоджено, з урахуванням загальної розпланувальної структури нових міських районів, зокрема Лівого берега.

Загалом подальший розвиток промислового району на Теличці мав неабияке значення для Києва ще й тому, що тут планувалося розмістити другий річковий порт. Бачення цієї місцевості в недалекому майбутньому знайшло свої відображення на сторінках періодичної преси: *“Там, де ще недавно був низький піщаний берег, порослий лозою, з цілою сіткою дрібних озер і проток, з’явився новий порт, а навколо його ковшів, на відвойованій від Дніпра величезній території, розмістилися нові промислові підприємства з цілою сіткою під’їзних колій. Ось перед нами крекінгзавод, який подає газ для потреб промисловості і міста, за ним – вапняний завод і цілий ряд інших, а на кінці промплощадки – ТЕЦ, яка обслужує теплом і електрикою всю площадку, а її відбросне тепло йде на опалення будівель найближчих частин міста”* [6.81].

Крім спеціальних промислових причалів тут намічалось організувати також порт загального користування, який мав обслуговувати промислові підприємства, що не мали своїх причалів, а також населення Сталінського та інших житлових районів міста [6.82].

Основні труднощі щодо освоєння нижньотеличанської та корчувацької прибережних ділянок полягали в значному наміві низинних територій, щоб забезпечити захист від весняних повеней. Для розміщення промислових підприємств та портових споруд територію планувалося підняти вище рівня найвищих дніпровських вод та відгородити її від високої води спеціальними захисними спорудами. Основні приймальні споруди нового порту пропонувалося зробити у вигляді двох окремих ковшів (Теличанського та Корчувацького), з глибоким вводом їх на промисло-



Київський річковий порт, проект. Порт на Теличці (“Соціалістичний Київ”).

⁷⁸ Загальна довжина пасажирських причалів становила 485 м.

⁷⁹ Попередня вартість робіт із реконструкції Поштової площі та зведення вокзалу становила 10 млн руб.

ву територію. Планувалося, що землю, яку виймали для влаштування ковшів, буде використано для підсипки низинних територій Телічки та Корчуватого. Причальну лінію порту намічалось зробити естакадного типу з розміщенням на ній новітніх механічних перевантажувачів. Крім того, гавань планувалося використовувати також для зимівлі суден [6.83].

Реконструкція загального промислового комплексу Києва за генеральним планом була спрямована, насамперед, на формування нових промислових угруповань на околицях міста: *“Через 5 років межі промисловості різко розширяться. Якщо сучасний Київ має тільки два великі промислові райони (Жовтневий і Курєнівський), то через 5 років промисловість міцно осяде на Лівобережжі – у Дарницькому районі, у Святошинському районі, Сталінському тощо. Ряд шкідливих виробництв буде винесений за межі нинішньої міської смуги і перенесений у сприятливіше і для них, і для міста місце – ближче до води, ближче до залізничної станції”* [6.84].

Виникнення машинобудівної промисловості у Святошині та Дарниці сприяло створенню перших робітничих селищ Києва за радянських часів. Значні відомчі робітничі селища – “Вагонбуд” (Дарницький вагоноремонтний завод) та “Вер-



Селище верстатбуду в Святошині. А – малоповерхова житлова забудова 1930-х років, В – банно-пральний комбінат, С – один з висотних будинків, розташованих вздовж просп. Перемоги. Фото автора 2008 р.

статбуд” (Святошинський верстатобудівний завод) заклали основи для формування та розвитку селищно-житлових районів міста⁸⁰. “Розташування верстатобудівного заводу на просторах Рубежівської колонії викликало потребу підшукати місце під житлобудове та культурне будівництво для робітників заводу поблизу цієї площадки.

Критерієм при виборі території для селища були такі фактори: розміщення її недалеко від виробництва <...>; можливість здійснити з найменшими капітальними затратами технічне обладнання території: водогін, каналізацію, енергопостачання, шляхове та житлобудове будівництво; створення зеленої захисної смуги між заводом і селищем; близьке віддалення до центру міста і вигідний зв'язок з ним тощо.

Для вибору території під будівництво селища було розроблено три варіанти.

Перший передбачав розвиток селища в західній частині Караваєвських дач, де тепер розташований хутір Отрадний.

Другий варіант – Сирецький, на північ від Брест-Литовського шосе, напроти заводу, в районі хутора Дегтярі.

Третій варіант – в Святошині за Ковельським мостом, на північ від Брест-Литовського шосе.

Прийнято другий варіант, бо він найбільш задовольняє зазначені вимоги. За цим варіантом селище розташоване у безпосередній близькості до заводу, вдало відокремлюючись від нього та Брест-Литовського шосе зеленою захисною смугою в 300 метрів завширшки, укритою садами і лісом. Вдало розташоване селище щодо вітрів, які відносять од нього дим, копоть та порох заводу. Район нагірний, сухий і рівний” [6.86].

Завдяки розвитку промислових територій у районі Святошина, враховуючи перспективи розвитку міста в цілому, для даного району було розроблено “Схематичний проект планування Жовтнево-Святошинського району” [6.87]. Крім того, перспективні напрямки розвитку Києва, зокрема промислового, знайшли своє відображення у “Проекті планування Сталінського району” [6.88].

Зазначені вище нові робітничі селища стали першими значними житловими угрупованнями міста, які зводилися разом з будівництвом промислових виробництв. За проектом селище “Верстатбуду” мало займати досить значну площу – 130 га, яка б відмежовувалася захисною зеленою смугою, що простягалася б вздовж Брест-Литовського шосе; з півночі селище мало закінчуватися Новогостомельським шляхом; зі сходу – зеленою смугою вздовж залізничної колії на Петрівку та з заходу – хутором Нивки. Через все селище планувалося закласти 40-метровий бульвар – до головного входу на завод. Інший бульвар мав перетинати під прямим кутом головний напрямок, а на їхньому перетині передбачалося влаштувати сквер [6.89].

Типологічно робітничі селища Києва довоєнного часу поділялися на два типи: садибні малоповерхові (селище ім. 1 Травня, забудова Кучминого та Протасового Ярів) та комунальні багатоповерхові, з будинками в три-чотири поверхи і вище (найбільш значними були селище “Вагонбуду” та “Соцмістечко” в Дарниці, селище “Верстатбуду” в Святошині). Загалом робітничі селища створювалися як зразкові, з побутовим обслуговуванням та упорядкуванням території. Розміщувалися вони в пішохідній доступності від місць роботи. Маючи певний досвід у проектуванні цих перших довоєнних робітничих селищ у майбутньому стало можливим розробити комплексні засади для створення подібних житлових угруповань.

⁸⁰ Наприкінці 1935 р. в Дарниці планувалося спорудити першу чергу Вагоноремонтного заводу, а до кінця 1936 р. – II чергу. Селище Вагоноремонтного заводу, в якому мали проживати робітники цього підприємства, було розраховане на 25 тис. мешканців [6.85].

6.5. Формування вулично-дорожньої мережі міста, шляхопроводи. Інженерні роботи із впорядкування зони Дніпра. Дніпровська набережна

За генеральним планом Києва 1934–1937 рр., упорядження дорожньо-транспортної мережі міста стояло серед першочергових завдань. Формування нових потужних промислових районів на периферії та Лівобережжі Києва висувало певні вимоги щодо існуючої вулично-дорожньої мережі столиці.

Пропозиції з реконструкції існуючої системи та перетворення її на радіально-кільцеву, виявили низку суттєвих переваг такої структури, а саме: спрощення зв'язків периферійних районів із центром міста найкоротшими відстанями (радіальні маршрути) та налагодження сполучень між певними районами Києва (кільцеві маршрути). У зв'язку з цим у планувальній структурі міста було запропонували виділити головні та другорядні магістралі. Основною магістраллю та головною композиційною віссю центрального розпланувального району було визнано напрямок – бульвар Шевченка – Брест-Литовське шосе. Магістраль довжиною близько 25 км запропоновано упорядкувати бульварною смугою посередині та організувати вздовж неї декілька площ із забудовою їх будинками громадського призначення. Проектом передбачалися значні реконструктивні заходи, починаючи від Галицького майдану (сучасна площа Перемоги) в напрямку до Святошина [6.90].

“Від Святошина, де Брест-Литовське шосе з'єднується з Житомирським шляхом, магістраль передбачається в 65 метрів завширшки до місця перетину магістралі з шосе Героїв Стратосфери [сучасний Повітрофлотський проспект. – В. І.]. Лук'янівська залізнична вітка перетинається магістраллю в двох рівнях, шляхом спорудження залізобетонного путепровода [сучасний Повітрофлотський шляхопровід. – В. І.]. Від шосе Героїв Стратосфери до Галицького майдану магістраль проектується в 105 метрів ширини, причому 65 метрів відводиться для проїздів, а решту – 40 м під газони з боку проєктованих будівель. Від Галицького майдану до Бессарабки (бульвар Шевченка) ширина магістралі лишається попередня – 54 метри.

Проектоване продовження цієї магістралі від Бессарабки на Звіринець намічено завширшки до 60 метрів. Прикінцева точка магістралі – перетин залізницею в районі Телички” [6.91] (сучасний Печерський шляхопровід. – В. І.).

Інша меридіональна магістраль Воровського – Червоноармійська – Васильківська (сучасні вул. Воровського – Червоноармійська – Голосіївський проспект) залишилася в тих самих межах, лише було перенесено транспортні потоки на паралельні вулиці. По вулицях Воровського та Червоноармійській передбачалися автомобільні та пішохідні потоки, по вул. Пролетарській (сучасна вул. Горького) – трамвайні; по Бульйонській (сучасна вул. Боженка) – автогужові. Магістральний напрямок вул. Велико-Житомирської було вирішено підтримати дублюючою магістраллю, що мала проходити по тилах житлових садиб до перетину з Лук'янівським майданом [6.92]⁸¹.

Велике значення в дорожній структурі міста приділялося перетинам автомагістралей із залізницею або перетинам магістралей – радіальної та кільцевої. У таких місцях було запропоновано влаштувати шляхопроводи, які пізніше отримали назви: Повітрофлотський, Печерський, Шулявський, Московський. Найпершою з головних кільцевих магістралей, яка була окреслена даним генеральним планом, слід вважати напрямок по сучасних магістралях: Петрівський шляхопровід – вул. Олени Теліги – вул. Довженка – Чокотівський бульвар – Червонозоряний проспект – Московський шляхопровід – бульвар Дружби Народів – Набережне шосе [6.93].

⁸¹ Цю пропозицію генплану не було реалізовано.

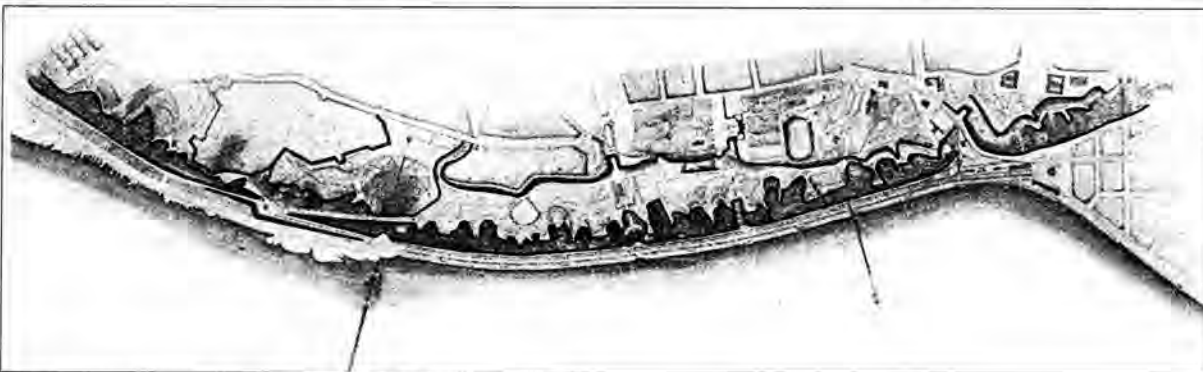
Основними магістралями Петрівсько-Куренівського району було намічено вулиці Фрунзе та Шолом-Алейхема (сучасна вул. Вишгородська) до злиття її з напрямком на Чорнобиль (сучасна дорога на Вишгород) [6.94].

Велике значення для міста відігравала магістраль, що простягалася вздовж Дніпра по під київськими схилами – Набережно-Хрещатицьке шосе (сучасне Набережне шосе). По-перше, через нього здійснювався мостовий зв'язок через Дніпро з Лівим берегом, по-друге, воно забезпечувало зв'язок міста з новими південними 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.

Реконструкція прибережної території була досить важливою для Києва взагалі, оскільки ця територія є обличчям міста. Саме з лівого берега розгортається головна панорама на місто з боку Дніпра. *“Утворення ансамблю і архітектурне оформлення міста – справа найближчого майбутнього, але вже тепер намічується картина архітектурного оформлення ряду районів. Особливу принаду в плані Києва являють собою укоси Дніпра. Горішні тераси укосів використовуються для розміщення тут центрального парку культури і відпочинку. По березу Дніпра простягнуться гранітні набережні, а від так званого Поштового майдану до мосту Євг. Бош і далі – до Верхньої Телички буде прокладено широку смугу бульварів. Всі укоси Дніпра озеленюються і забудовуються на основі принципів пейзажної архітектури. Великі капітальні будівлі можуть порушити загальну гармонію природних умов цих укосів і тому їх тут не будуватимуть”* [6.95].

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

У 1934 р., зважаючи на складну ситуацію, що склалася в районі Набережного шосе⁸², при Київському комунальному тресті гідротехнічного і шляхового будівництва було організовано науково-дослідне бюро з боротьби із зсувами. Саме на це бюро було покладено завдання укласти єдиний генеральний комплексний проект боротьби зі зсувами, перебудувати Набережне шосе і звести кам'яну (гранітну) набережню від Володимирської гірки до Києво-Печерської лаври (тодішнього “Музейного містечка”) [6.97, 6.98]. *“Складаючи проект київського порту, управа внутрішньоводних шляхів 1920-30 року не звернула уваги на впорядкування правого берега, бо це питання не було пов'язане з комерційним влаштуванням*



Укріплення берегових схилів вздовж Набережного шосе.

Товстими суцільними лініями показано дренажні штольні (“Соціалістичний Київ”).

⁸² *“Обсуви київських гір, які щороку трапляються в цій частині міста, дуже руйнують Набережне шосе і іноді спричинюються до перебоїв у роботі розташованих тут заводів і споруд міського господарства <...>. Обсувні земляні маси треба щороку усувати з полотни залізниці, а потім лагодити його. Іноді рух по Набережному шосе зовсім припиняється”* [6.96].

порту. Проте тоді висловлено думку, щоб правий берег Дніпра від Поштового майдану до моста ім. Євг. Бош привести до благоустроєного вигляду і розбити на ньому бульвар” [6.99]. Групою інженерів на чолі з Є. Ромінським було розглянуто декілька різних за матеріалами та конструкцією варіантів набережних, з-поміж яких було обрано залізобетонну вертикальну набережну, “доведений до горизонту найвищих вод або горизонту найвищого кригоплаву, а від верху муру до бровки набережної – влаштування брукованого узбіччя” [6.100]. Упорядження київської набережної та інженерні роботи із закріплення схилів являло собою комплексне завдання, вирішення якого цілком залежало від характеру робіт на самих схилах.

“Говорити про реконструкцію набережного шосе і спорудження підпірних мурів можна тільки тоді, коли буде цілком ясне питання про зміцнення узбіч гір, садів у цьому районі. Тим ясно, що реконструкція набережного шосе щільно зв’язана з роботами над зміцненням узбіч, і ні в якому разі її не можна розглядати окремо” [6.101].

Гранітну набережну планувалося звести від гавані вздовж Поштової площі до Наводницького мосту. Її загальна довжина мала сягати близько 3 км; а сама набережна – становити шляхову магістраль – шосе шириною 43 м з розділенням руху на автомобільний, трамвайний, гужовий та велосипедний, а також пішохідний. Річкова бутобетонна підпірна стінка висотою 7 м облицьовувалася гранітом та споруджувалася 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,obelісками та світильниками. Уступ-майданчик біля води мав бути оформлений приступом-лавками для відпочинку. Через кожні 15 м підпірної стінки пропонувалося також встановити тумби з вазами для квітиків. Загалом стіна набережної передбачалася досить масивною та монументальною з вкрапленням окремих деталей у цілісний масив.

Головним тоном для стінки було обрано сірий (соколівський та коростишевський граніти). Для причального майданчика, східців, сидіння-цоколю та карнизів було застосо-



Набережна в районі Колони Магдебурзького права. Фрагмент. Фото автора 2006 р.



Набережна в районі пішохідного мосту. Фрагмент. Фото автора 2006 р.

вано темно-сірий граніт (Гнівань), причальні тумби та парапет пропонувалося виготовити із світло-сірого граніту. Цей грандіозний задум було розділено на певні будівельні етапи. Першочергово планувалося довести упоряджену набережну від Поштової площі до мосту ім. Євгенії Бош.

Інженерні заходи, що стосувалися, насамперед, укріплення правого берега Дніпра, зводилися до комплексного проекту, згідно з яким пропонувалося перепланувати весь схил та “окультурити” його, утворивши на цьому місці парки відпочинку. Будівництво набережної розглядалося як частина комплексних заходів, спрямованих на зміцнення та впорядкування схилів правобережжя. Водночас крім розробки проекту упорядкованої набережної, як варіант, пропонувався окремий проект пішохідного мосту для сполучення правого і лівого берегів Дніпра [6.102].

“Художньо-архітектурне оброблення набережної відіграє велику роль у цьому проекті. Бюро підходить до цього питання з того погляду, що не досить запроєктувати і технічно правильно виконати це серйозне завдання; треба всім спорудам дати високе архітектурно-художнє оформлення, яке гармонує з усією природною красою київських гір <...>. До 1 січня 1935 р. закінчується проектування загальної схеми заходів до благоустрою правого берега Дніпра коло Києва; крім зміцнення, перепланування і озеленення правобережного схилу дніпровських гір, крім спусків і сходів з нагорного плато до Дніпра, мостових переправ, набережної, шосе та бульвару – туди також входить реорганізаційно-технічна перебудова київського пляжу та водних станцій” [6.103].

Коригування первинних пропозицій щодо організації паркових зон Києва, розроблених у 1934 р., було здійснено в 1936 р. групою архітекторів на чолі з В. Безпалим (автором гранітної набережної) та Р. Крагером, за участю В. Геккера та С. Бабулевича. Водночас було запропоновано один із варіантів проекту парку культури і відпочинку, що мав розміщуватися лише на правому березі Дніпра, в основному, на київських схилах.

У проєкті було наведено низку інженерних пропозицій зі стабілізації існуючої ситуації, що мали запобігати зсувним процесам крутого правого берега. Разом з тим було враховано:

“1. Максимальне збереження існуючого рельєфу; зміни допускаються тільки у мікрорельєфі.

2. Місцеві водорозділи повинно розглядати як контрфорси, які підтримують зсувні земляні маси.

3. Спуски сходів бажано запроектувати по тальвегах, які дрениються, проектування дуже важких споруджень не допускається. Сходи можуть бути капітальними, але без зайвої громіздкості” [6.104].

Проєктом вирішувалися також питання транспортного забезпечення району, зокрема пропонувалося прокладання додаткових транспортних магістралей: тунель від Бессарабки до набережної, а також продовження ряду вулиць з Печерська та Липок (вул. К. Лібкнехта, Московська та ін.) з подальшим виходом на набережну. На узвозі ім. Євгенії Бош запропоновано налагодити трамвайне сполучення, з тим щоб забезпечити безперервний транспортний зв'язок з Лівим берегом. Крім того, планувалося створити транспортний зв'язок від Петрівської алеї до узвозу ім. Євгенії Бош.

Зважаючи на кардинальні містобудівні перетворення в районі колишньої Михайлівської площі, під час організації парку було враховано його сполучення з набережною: існуючий фунікулер пропонувалося перенести на Андріївський узвіз, а в районі Аносівського парку (сучасний парк ім. Приймакова) організувати новий фунікулер для спуску до мосту ім. Євгенії Бош. Крім того, планувалося декілька додаткових парадних сходів до набережної. В остаточному варіанті проєкту їх пропонувалося шість: продовження мурованих сходів біля пам'ятника Магдебурзькому праву; за пам'ятником та Петровською алеєю; на початку Петровської алеї; напроти колишнього Маріїнського палацу; біля фортечних укріплень (Микільських воріт) та поблизу Аскольдової могили [6.105]. Але ці пропозиції так і залишилися нереалізованими.

VII

ПРОМИСЛОВИЙ РОЗВИТОК КИЄВА 1920–1930 РОКІВ



7.1. Основні металообробні та машинобудівні підприємства Києва

Попередні пропозиції щодо промислового розвитку столиці Радянської України в процесі становлення соціалістичної форми господарювання були дещо скориговані. Замість запланованого інтенсивного розвитку нових промислових районів на Нижній Теличці та в Корчуватому швидкими темпами продовжував розвиватися Жовтневий промисловий район, було закладено Святошинський та Дарницький райони.

Згідно з попередніми пропозиціями генерального плану щодо формування майбутніх промислових районів Києва, Лівобережні райони спочатку не входили до їх складу. Але реалії містобудівного розвитку внесли свої корективи. Коли єдиним транспортним зв'язком правого і лівого берегів залишався лише Слобідський трамвай, а основним місцем зайнятості було Правобережжя, питання щодо створення додаткових робочих місць на Лівому березі стало досить актуальним⁸³.

За наступними пропозиціями, на Лівому березі було намічено, крім вже названого вагоноремонтного заводу, побудувати автоскладальний завод, прядильно-ткацьку фабрику, камвольний комбінат та фабрику віскозного волокна [7.2]. Крім того, планувалося реконструювати Лівобережний порт для обслуговування водними шляхами лівобережної промисловості [7.3].

Загалом формування та розвиток нових спеціалізованих промислових районів розпочався наприкінці 30-х років ХХ ст., коли у вітчизняній промисловості в цілому та в Києві зокрема було запроваджено нові галузі машинобудування: верстатобудування, машинобудування шляхових механізмів, хімічне машинобудування, річкове суднобудування, авторемонтні заводи, хімічну та електротехнічну промисловість, моторобудування, а також гумову, трикотажну, музичну, фотохімічну промисловість тощо [7.4].

У цілому ж розгортання запланованих промислових потужностей, а також формування Лівобережного промислового району, передбачених генеральним планом 1934–1937 рр., розпочалося напередодні війни. У Дарниці було зведено вагоноремонтний завод та селище для робітників цього підприємства, побудовано беконну фабрику, розпочато будівництво гумогенераторного заводу. Незадовго до початку війни було побудовано першу чергу текстильного підприємства з випуску віскозного полотна.

Незважаючи на значні відставання порівняно з планами щодо розвитку промислового потенціалу міста, промислове будівництво в Києві проводилося досить інтенсивно [7.5]. Особливе значення в економіці відводилося підприємствам групи "А" (важка промисловість та машинобудування).

На кінець 1930-х майже всі існуючі підприємства з металообробки та машинобудування було реконструйовано. Виникли нові виробництва в Святошині, Новостроєнській частині та на Лівому березі. Особливу увагу було приділено розвитку Петрівсько-Куренівського промислового району, особливо поблизу залізничної станції "Петрівка" [7.6].

На той час у функціонально-розпланувальній структурі Києва остаточно сформувалися шість промислових районів: Петрівсько-Куренівський, Новостроєнський, Жовтневий (Глибочицький), Привокзальний та Сталінський (Деміївський). Почали розвиватися пром-

⁸³ За статистичними даними, майже половина населення, яке мешкало в Дарниці, Микільській, Передміській та Кухмістерській Слобідках, були робітниками підприємств правобережного Києва: судноверфі, КРЕС, залізниці та підприємств Сталінки [7.1].

район у Святошині, Лівобережний промисловий район; остаточно сформувалася група підприємств у районі вул. Польової (завод ім. Лепсе та завод “Більшовик”). Телічанська промисловість до війни складалася з ДОК (деревообробного комбінату) та кількох цегельних заводів у селищі Корчуватому.

Завдяки інтенсивному індустріальному розвитку напередодні Другої світової війни Київ став крупним центром металообробної, військової, легкої та харчової промисловості. Його підприємства випускали третину всієї продукції машинобудування та хімічної промисловості України: близько 10 % виробництва верстатів, 100 % випуску трамваїв тощо.

Напередодні війни в Києві існувало 1228 підприємств різної величини та галузевого призначення [7.7]. З них більше половини становили виробництва, що виникли в дореволюційні часи, з яких понад 30 було реконструйовано. Це були підприємства машинобудування та металообробки, а також харчової, деревообробної та будівельної індустрії.

Одним із перших у Києві в січні 1922 р. було націоналізовано машинобудівний завод акціонерного товариства “Гретер, Криванек і К°”; тоді підприємство дістало назву Перший державний машинобудівний завод. У п'яту річницю Жовтня завод став називатися Перший державний машинобудівний завод “Більшовик” [7.8].

Маючи провідну спеціалізацію з металообробки та крицевого литва в 1924–1925 рр. завод брав безпосередню участь у відбудові ланцюгового мосту через Дніпро. Разом з “Арсеналом” та “Ленінською кузнею” на ньому виготовляли конструкції для мостових прогонів. Заводу “Більшовик” було доручено виготовити 36-прогонні конструкції (конструкції, більші за розміром, по 143 м завдовжки, споруджувалися на заводах “Арсенал” та “Ленінська кузня”). Силами робітників заводу було здійснено монтажні роботи. Вже маючи досвід з мостових ремонтних робіт, на заводі виготовили частини мосту на р. Дон. У 1923 р. на “Більшовику” працювало 510, а в 1925 р. – 1 013 робітників [7.9].

У 1927 р. за рішенням Вищої ради народного господарства (ВРНГ) України завод “Більшовик” було віднесено до найважливіших об'єктів республіки та визначено галузевий



Старий корпус заводу “Арсенал”. Фото 1930-х років.

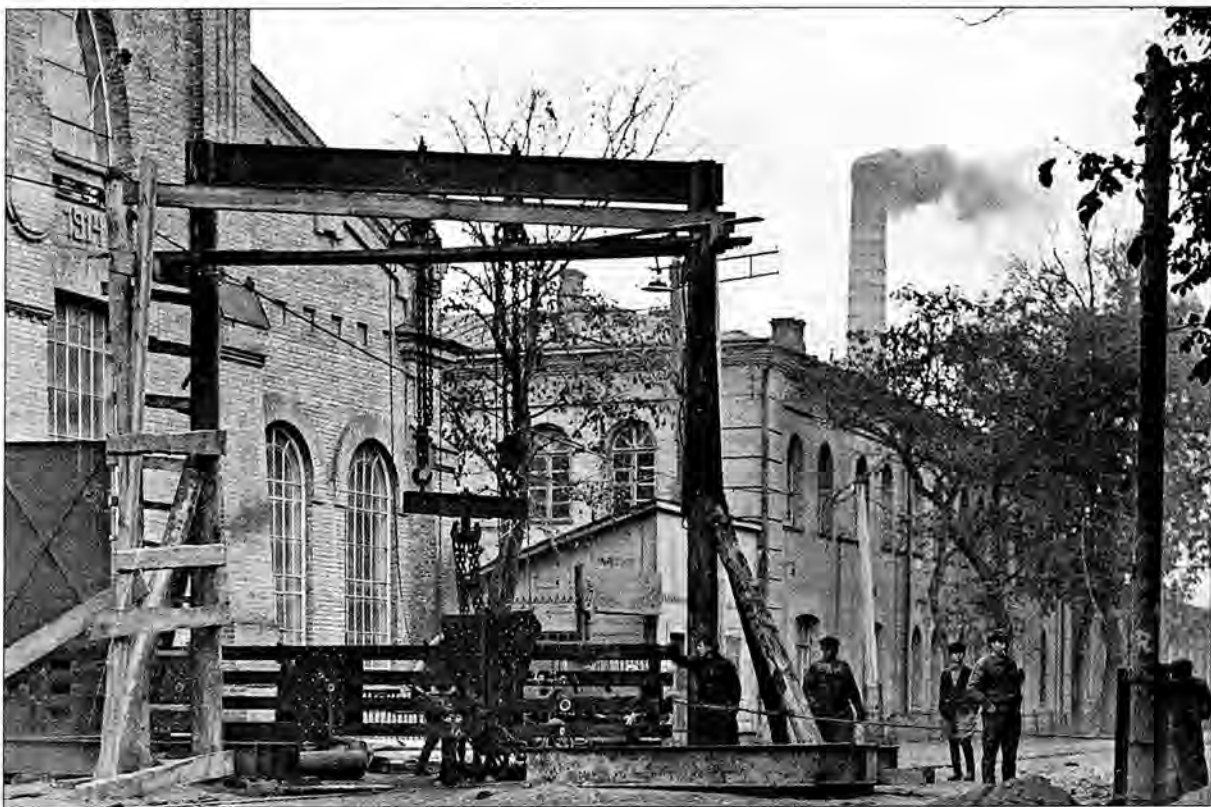


Спорудження корпусу заводу “Більшовик” (з кн. “Будова соціалістичного Києва”).

профіль – хімічне машинобудування [7.10]. Номенклатура виробів була дуже широкою: котли для анілінофарбових, содових, коксохімічних комбінатів, а також адсорбери для поглинання хімічних речовин із розчинів, апарати Дорра для витягування калійних солей, баки для зберігання мідних розчинів, дісоціатори для розкладання хімічних речовин на простіші кристалізатори, полімеризатори та ін. [7.11].

У 1928–1929 рр. частка нової продукції складала лише 5 %, а в 1932 р. – вже 75 %. Поступово асортимент заводу було переорієнтовано на замовників хімічної промисловості. Одночасно з перепрофілюванням виробництва впроваджувалися нові технології, зокрема електрозварювання, яке вперше застосували на заводі в 1926 р. Спочатку це був допоміжний спосіб для усунення вад литих деталей. У 1928 р., після придбання заводом нової вітчизняної зварювальної машини СМ-2, почали набагато ширше використовувати електрозварювання, а в 1930 р. було відкрито електрогазозварювальний цех. З цього часу із заводом “Більшовик” тісно починає співпрацювати відомий інженер-мостовик та винахідник, професор Політехнічного інституту Євген Оскарівч Патон. Зварювальний цех невдовзі почали називати “лабораторією Патона”. Саме цех став предтечею знаменитої електрозварювальної лабораторії Академії наук України, яка в 1934 р. була відома як Інститут електрозварювання (тепер – Інститут електрозварювання АН України ім. Є. О. Патона) [7.12].

У 1929–1933 рр. на підприємстві провели реконструкцію: старе виробництво було фактично ліквідоване, а замість нього збудовано нові цехи: механічний, чавуноливарний, сталеливарний, казановий, кислотривкого чавуну та ін. Територію заводу було значно розширено – до 32 га. У новій якості завод розпочав виробляти машини для хімічної та цукрової промисловості, а також манганову сталь, кислотривкий та луготривкий чавун. Загальна вартість реконструкції заводу становила 27 млн руб. [7.13]. Асортимент продукції був досить широким: полімеризатори, гумозмішувачі, вакуумфільтри, автоклави, теплообмінники, випарні апарати, редуктори та інша апаратура для хімічної промисловості. На той час “Більшовик” являв собою провідне підприємство хімічного машинобудування та суміжних з ним галузей [7.14].



Виготовлення конструкцій мосту на заводі “Арсенал”. Фото 1920-х років.

У 1938 р. з виробничих приміщень старого дореволюційного заводу залишився лише токарний цех, який було переобладнано під інструментальний. А з адміністративних споруд до нашого часу зберігся двоповерховий конторський будинок, нині відомий як “будинок Гретера”.

Інше провідне підприємство дореволюційного Києва – колишній Південноросійський машинобудівний завод, який у 1924 р. дістав назву “Ленінська кузня” [7.15]. Разом із заводом Гретера і Криванека, Київським машинобудівним та електромеханічним заводами, колишнім Деміївським снарядним та 1-ю Радянською верф’ю він входив у п’ятірку провідних підприємств Києва в галузі важкої індустрії, роботу яких було заплановано відновити в першу чергу (за виробничою міською програмою 1920 р.) [7.16]. У 1924 р. завод увійшов до списку тих підприємств, що брали участь у відновленні зруйнованого ланцюгового мосту через Дніпро [7.17]. “Согласно общего плана работ, первым из заводов идет “Ленинская кузница”, где производится правка и гнутье двутавровых балок и изготовление необходимых в первую очередь частей моста (шарниров, точечных болтов, стальных вкладышей)” [7.18].

Крім продукції, що традиційно була пов’язана з залізницею, завод у кінці 1920-х отримав нову спеціалізацію – будівництво парових машин та казанів для річкових пароплавів. У зв’язку з цим його реконструкція тривала 5 років (1930–1935 рр.), протягом яких було збудовано цехи: казановий, парових машин, цех допоміжних механізмів (де виготовляли: штурвали, брашпиль, конденсатори, стерна тощо); реконструйовано чавуноливарний та сталеливарний цехи й збудовано велику кузню. Загальна вартість реконструкції “Ленкузні” складала 26 млн руб. [7.19].

У 1933 р. до заводу було приєднано судноверф ім. Сухомлина, яка раніше існувала як окреме підприємство. З початку свого заснування судноверф вважалася єдиним на ті часи осередком річкового суднобудування для всього Дніпровського басейну. “Ураховуючи географічне положення м. Києва, який є центральним



Реклама продукції “Ленінської кузні”.



Адміністративний корпус заводу “Ленінська кузня”. Фото автора 2008 р.

містом відносно басейну р. Дніпра і вузлом всіх під'їзних водних шляхів-притоків р. Дніпра, суднобудівельна база в м. Києві буде міцно зв'язана з районом, що вона має обслуговувати; сприятливі науково-технічні умови, що утворюються через існування в м. Києві Інституту народного господарства та факультету шляхів сполучення при КПІ, наявність у м. Києві установ щодо експлуатації та управління Дніпровським басейном, а саме – Дніпровського держпарофлотства та Управління водошляхів, а також Бюро Регістру, більша можливість в порівнянні з другими місьями, забезпеченості кваліфікованою робсилою та техперсоналом, наявність виробничого досвіду в галузі суднобудування (ураховуючи довійськові роботи заводу “Ленінська кузня”), – вважати за доцільне зосередження нового річкового суднобудування для всього Дніпровського басейну в м. Києві <...>.

Запропонувати Укрмашбудтресту проробити й подати на затвердження до ВРНГ УРСР проект нового суднобудівельного заводу, розрахованого на цілковите задоволення потреб Дніпровського басейну в поповненні металевим флотом.

Проект повинен передбачати концентрацію на березі р. Дніпра як суднобудівельної, так і механічної частини заводу” [7.20].

Урочисте закладення судноверфі на Рибальському півострові відбулося 8 листопада 1928 р., а в 1931 р. верф в основному була побудована [7.21, 7.22].

Тепер завод складався з двох ділянок: старої – біля вокзалу, по вул. Жилианській, та нової – на Рибальському півострові. Впродовж тривалого періоду, до 1939 р. включно, виробництво судноверфі постійно модернізували [7.23].

Завод “Трансигнал” розпочав свою діяльність із телеграфної майстерні, що виникла в 1875 р. як майстерня з ремонту телеграфних та телефонних апаратів. Уже в 1890 р. вона стала досить значним підприємством при Київській дистанції служби телеграфу (тут працювало 100 робітників). Після революції підприємство отримало назву “Головні електромеханічні майстерні”. Тоді на Південно-Західній залізниці проводилося суцільне переобладнання всієї системи зв'язку, з'явилася лабораторія сильного та слабкого струму. Київські електромеханічні майстерні, другі у Радянському Союзі, почали виготовляти апарати Д. С. Трегера. Тривалий час це був єдиний завод у межах колишнього СРСР, який випускав це унікальне обладнання. У 1928 р. за випуск першої тисячі апаратів Київські механічні майстерні було нагороджено орденом Трудового Червоного Прапора [7.24].

Того ж року було ухвалено рішення щодо розширення виробництва та перетворення майстерень на завод “Трансигнал”. Будівництво нового заводу тривало впродовж 1929–1932 рр. Корпуси було зведено на території колишньої митниці та прилеглих до неї садиб.

Будівельні роботи було закінчено в 1932 р., і з того часу завод спеціалізувався на виготовленні точних приладів для залізниці [7.25, 7.26]. За три роки будівництва було зведено новий головний корпус та ливарний цех [7.27].

До технологічно нових значних підприємств радянського часу в галузі точного машинобудування слід насамперед віднести Київський верстатобудівний завод (завод верстатів-автоматів). Він належить до тих небагатьох об'єктів, появу яких було намічено Держпланом на другу п'ятирічку. У зв'язку з тим, що Київ



Завод “Трансигнал”, адміністративний корпус (з книги “Будова соціалістичного Києва”).

планувалося розвивати як центр середнього і точного машинобудування, завод верстатів-автоматів було вирішено побудувати саме тут.

Основними передумовами, що визначили його розташування, були: зручний транспортний зв'язок із джерелами сировини та палива; наявність у місті значної кількості кваліфікованих робітників та інженерів-металістів, а також забезпеченість інженерними кадрами науково-дослідних підприємств та вищого політехнічного закладу – КПІ. Передбачалося, що на заводі працюватиме 16 тис. кваліфікованих робітників, з майже такою ж кількістю учнів та 2,2 тис. інженерно-технічних працівників. Крім того, спорудження в Києві цього визначного підприємства мало ще й політичне значення. Цей завод мав бути єдиним у Союзі, де б випускалися токарні автоматичні верстати типу “*индекс*”. За попередніми даними, завод повинен був займати виробничу площу в межах 60–65 га з найкрупнішим цехом – механо-складальним, який із відділом нових виробництв повинен був займати площу 30–35 га, та ливарним – площею в 10–11 га. Таким чином, тільки під забудову цього велетня потрібна була територія в 40–50 га [7.28].

Завод споруджувався у дачній місцевості Києва – Святошин. Від самого початку це підприємство намічалось дуже великим, а його поступове зростання було заплановане навіть до 2000 р. включно (на цей час його робочий персонал мав досягти рекордної цифри – 6 500 робітників!) [7.29]. Завод будувався разом з житловим селищем для його робітників; цей гігант у майбутньому повинен був повністю змінити дачну місцевість. Містечко планувалося на 2,5–3 тис. мешканців. Розмір капіталовкладень у промислове будівництво, за попередніми даними, становив 100 млн руб. [7.30]. Робітниче селище планувалося взірцевим, з зоною культурно-побутового обслуговування робітників. Проект цього досить солідного містобудівного утворення розроблявся у Москві і там узгоджувався. У Святошині планувалося також збудувати трикотажний комбінат та фабрику клавійної апаратури [7.31].

Будівництво Дарницького вагоноремонтного заводу тривало впродовж чотирьох років (1933–1936 рр.). Нове виробництво планувалося не тільки одним з провідних машинобудівних підприємств Лівобережного району та Києва, а й України взагалі.

Цікаво, що будівництво вагоноремонтного заводу спочатку не входило до пропозицій щодо розвитку Лівобережного району міста. Розміщення підприємства та його селища пропонувалося на землях, що на той час знаходилися поза міською межею. Ділянка, що відводилася для виробничої забудови заводу, була намічена з північного боку Дарницької сортувальної станції, на відстані 2,5 км від житлових споруд залізничної станції “Дарниця”. Але відведення земельної ділянки для майбутнього підприємства так і не було затверджено в Києві, натомість проект будівництва Дарницького вагоноремонтного заводу затвердили в Москві. За проектом, разом із виробничими територіями було заплановано зведення селища на відстані 80–200 м від меж заводу. Загальна площа підприємства та селища пропонувалася розміром у 156 га [7.32]. (див. 8.3. *Дарницький вагоноремонтний завод (ДВРЗ) та його селище*).

7.2. Легка та харчова промисловість.

Нові виробництва Куренівки та Деміївки (Сталінки)

Згаданий вище “Генеральний план реконструкції Петрівсько-Куренівського району” передбачав реконструкцію існуючих та запровадження групи нових підприємств легкої та харчової промисловості. Загалом Петрівсько-Куренівський та Деміївський (Сталінський) промислові райони було заплановано розвивати, в основному, як галузеві промислові райони з переважаючою легкою, переробною та харчовою промисловістю. На Куренівці, в районі

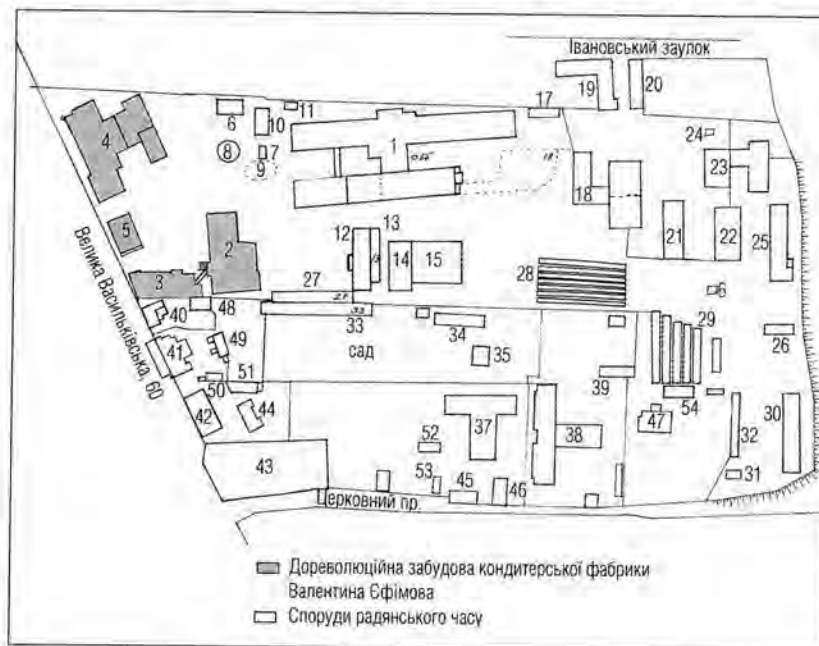
Кожевенного провулку (сучасна вул. Марко Вовчок), реконструкції підлягала група дореволюційних виробництв. Зокрема колишній пивоварний завод Ріхерта, що по вул. Сирецькій, було перепрофільовано на консервний комбінат, а пивоварний завод Марр – на вітамінний [7.33].

У 1929 р. на новій ділянці, відведеній за генеральним планом цього району під промислове будівництво, зведено 4-ту взуттєву та макаронну фабрики (поряд планувалося розмістити фабрику дитячого взуття). Колишній шкіряний завод Кобців у 1920–1930 рр. було суттєво збільшено й перейменовано на 6-й шкірзавод [7.34]. Територію шкіряного виробництва було збільшено на 4 га, збудовано нову котельню та цех-соковарку. Поблизу було зведено підприємство картонної фабрики та розширено завод дубових екстрактів. Напроти шкірзаводу планувалося розмістити завод електроприладів (але це проектне рішення так і не було реалізовано). У доповнення до існуючої групи підприємств уздовж залізничної колії по Кожевенному провулку було зведено промислові об'єкти обслуговуючого призначення.

На Деміївці (Сталінці) також продовжувало розвиватися велике виробництво – деревообробна фабрика ім. В. Боженка. Це підприємство бере початок від часів Першої світової війни (1914 р.), коли воно існувало як деревообробні майстерні Земського союзу та працювало на потребу армії й виготовляло колеса для обозів та інші обозні вироби. У 1919 р. майстерні було націоналізовано. Підприємство стало фабрикою в 1920 р., з переходом у підпорядкування Губміськкому; тоді ж суттєво змінився й асортимент виробів. Разом із продовженням випуску обозних деталей розпочався випуск меблів та дерев'яної тари. У 1923 р. фабриці було присвоєно ім'я героя громадянської війни столяра Василя Боженка.

У 1926–1933 рр. відбулося значне розширення виробництва; в цей час було здано в експлуатацію цехи: стільцевий, обробний, різальний, клеєво-фанерний та ін.; побудовано сушильні камери, котельню, склади тощо [7.35]. У передвоєнні роки деревообробна та меблева фабрика ім. В. Боженка стала значним виробництвом Києва.

У 1934 р. у приміщення колишнього цукрового заводу було переведено майже всі кондитерські виробництва з інших ділянок міста для створення потужного кондитерського комбінату. До складу новоствореного кондитерського виробництва було включено також садибу колишньої шоколадної фабрики Валентина Єфімова, що по вул. Васильківській (сучасний Голосіївський проспект). В її межах у 1930-х роках було зведено новий карамель-



Кондитерська фабрика ім. К. Маркса. Ділянка розміщення карамельного цеху по вул. Великій Васильківській (сучасний Голосіївський просп.). Архівний генплан 1939 р. (копія).

1 – карамельний цех; 2 – цукерковий цех; 3 – картонажний цех; 4 – їдальня; 5 – медпункт; 6, 24 – санвузли; 7 – насосна станція; 8, 9 – басейни для води; 10 – трансформаторна; 11–15 – склади; 16 – паливна ділянка; 17, 18 – навіси; 19 – збиральний цех; 20 – контора збивного цеху; 21 – збивний цех; 22 – навіс для тари; 23 – цех вторинної сировини; 25, 30 – конюшні; 26 – столярна майстерня; 27 – механічна майстерня; 28, 29 – кагати; 31 – кузня; 32 – обоз; 33 – тир; 34 – оранжерія; 35, 36 – літня сцена з кінобудкою; 37, 38 – дитячі ясла; 39 – будівельний майданчик; 40, 42, 44, 47 – житлові будинки; 43 – пожежне депо; 48–53 – сараї; 54 – навіс; 55 – димар.

ний цех. На той час кондитерське виробництво комбінату значно урізноманітнило свій асортимент, було створено нові цехи: фруктово-варочний, пряничний, карамельний та віденських виробів, який поклав початок знаменитим Київським тортам [7.36, 7.37].

Найбільш цікавими у функціональному та архітектурному вирішенні підприємствами стало двоє нових виробництв: трикотажна фабрика, що в Протасовому Яру, та хлібозавод № 4, що по вул. Дегтярівській.

Під час зведення великого трикотажного виробництва на Січнівці, ще одного централізованого виробництва неподалік залізничної станції “Київ-І Товарний”, було використано корпуси колишнього військового сухарного заводу. За роки громадянської війни завод дуже постраждав, але споруди збережених корпусів були досить міцними, і їх було вирішено використати для створення двох великих фабрик легкої промисловості – трикотажної та швейної [7.38].

Нову швейну фабрику (ім. М. Горького) було зведено в 1931–1932 рр. поруч із трикотажною фабрикою. Головний цех фабрики розмістили у 5-поверховому корпусі колишнього зерносховища (споруду було надбудовано). На 1935 р. на фабриці працювало понад 3 тис. осіб; на той час вона була найбільшою швейною фабрикою в Україні [7.39].

Об'єднання окремих цехів із трикотажного виробництва, які раніше розташовувалися в різних частинах міста, в єдине підприємство відбулося в 1929 р., коли майбутній фабриці було передано зруйновані корпуси колишнього сухарного заводу. Для потреб трикотажної фабрики було пристосовано одне з двох зерносховищ та складське приміщення заводу (друге зерносховище переобладнали під корпус швейної фабрики). Нова трикотажна фабрика отримала ім'я Розі Люксембург; і відтоді вона відома саме під цим ім'ям⁸⁴.

Перебудова існуючих та будівництво нових споруд фабрики виконувалися під керів-



Фрагмент виробничого корпусу колишньої кондитерської фабрики ім. К. Маркса. Основна виробнича ділянка. Фото автора 2006 р.



Будівництво трикотажної та швейної фабрик (з книги “Будова соціалістичного Києва”).

⁸⁴ Навіть зараз, як данина традиції, приватне підприємство, що виникло на території колишнього державного виробництва, носить назву “Роза”.

ництвом інженера Кукліна в 1930–1931 рр. [7.40]. Фабрика була устаткована новітніми швейними машинами вітчизняного виробництва; на 1935 р. на ній працювало 2 тис. осіб [7.41].

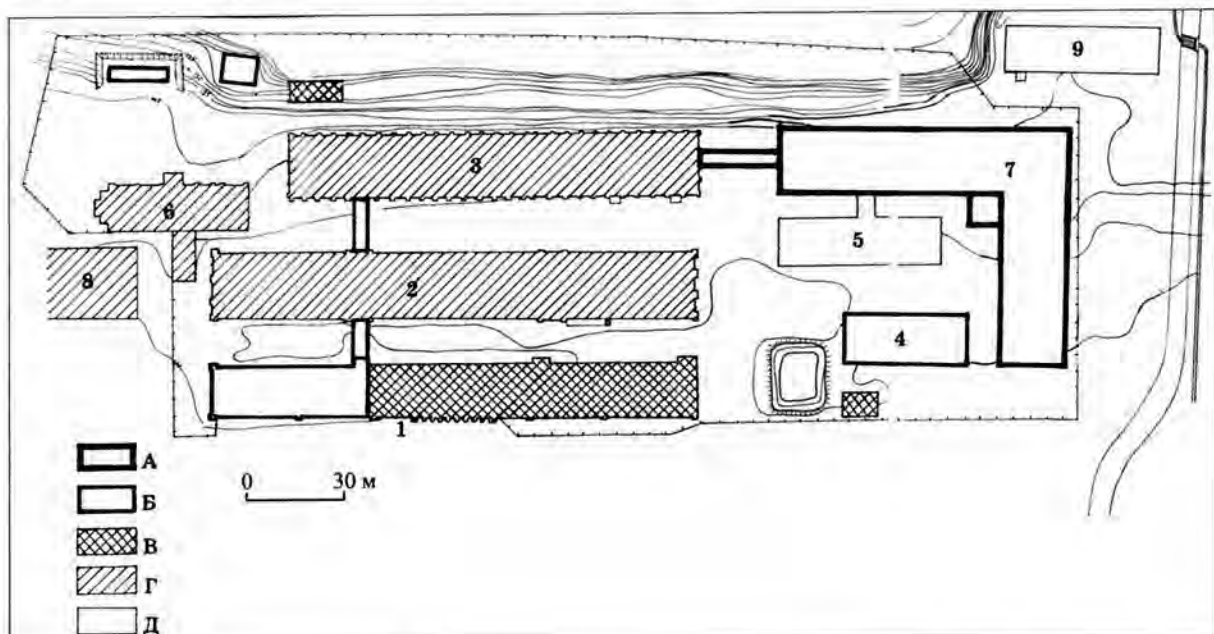
Основні будівельні роботи з пристосування колишніх складських приміщень у виробничі було направлено на створення значних виробничих площ за рахунок збільшення загальних об'ємів існуючих приміщень (особливо це стосується головного виробничого корпусу, до якого було добудовано ще один поверх). Якщо для виробничих корпусів фабрики було використано вже існуючі споруди, то адміністративно-побутовий корпус було зведено новий. Причому до війни південну частину адміністративно-побутового корпусу не встигли добудувати (під дах спорудили зовнішні стіни, але були відсутні перекриття, не виконано внутрішні роботи) [7.42].

Об'ємно-розпланувальне вирішення фабрики насамперед залежало від розташування корпусів сухарного заводу. Адміністративний корпус сформував нову "червону лінію" та лінію забудови вздовж вул. Степана Разіна (сучасна вул. Миколи Грінченка). Комплекс фабрики сформував трирядну забудову, розмішену поїд крутим схилом Протасового Яру.

Незважаючи на те, що під час зведення трикотажної фабрики були використані споруди колишнього сухарного заводу, фабрику слід розглядати як виробничий комплекс, сформований за радянського передвоєнного періоду. Стильові особливості архітектурного



Перебудований корпус швейної фабрики. Фото автора 2007 р.



Сучасний генплан трикотажної фабрики.

А – сучасна виробнича забудова; Б – довоєнна забудова; В – забудова 1930-х років; Г – перебудовані в 1930-ті роки історичні корпуси сухарного заводу; Д – не перебудовані історичні споруди сухарного заводу.

вирішення споруд складають перехідну стилістику між конструктивізмом та декоративно-тенденційною архітектурою, характерною для пізнього періоду сталінської доби.

Адміністративно-побутовий корпус являє собою видовжений об'єм (співвідношення сторін за планом 1:9) та має чітко визначений головний фасад, орієнтований на вул. М. Грінченка. Фасад несиметричний, і хоча центр композиції акцентовано портиком, кількість вікон, їх розмір та розміщення по обидві сторони від портика неоднакові (південна частина має тристулкові вікна, північна – двостулкові, розміщені в нішах). Площину чільного фасаду розчленовано 12-ма пілястрами, відстані між якими зменшуються до центру. Вхідну частину позначено портиком із трикутним ступінчастим фронтоном, що спирається на вісім колон тосканського ордеру (заповнення фронтона не збереглося). Всі декоративні елементи фасаду вирішено в прямокутних формах, віддаючи належне конструктивістським тенденціям. Протилежний (дворовий) фасад має просту площину стіни, розчленовану вікнами, на якій виносками було позначено сходові клітки [7.43].

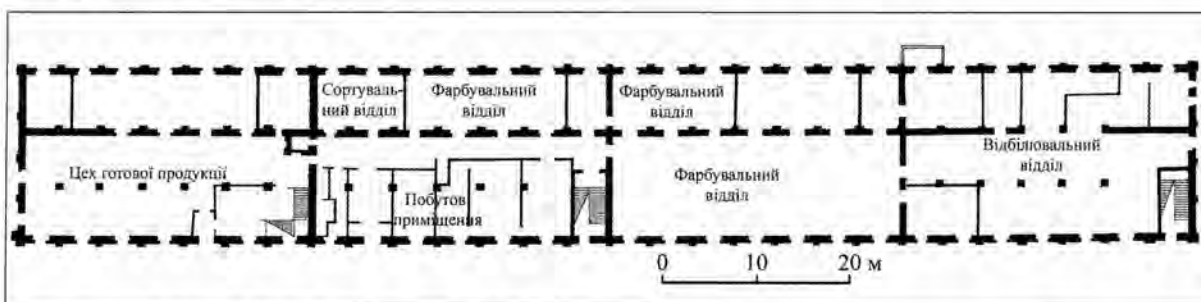
Під час будівництва головного виробничого та фарбувального цехів було використано корпуси дореволюційних будов. Головний виробничий корпус розміщено в споруді колишнього зерносховища, в результаті перебудови якого було збільшено висоту на один поверх (споруда чотириповерхова). У головному корпусі частково збережена пластика бокових стін, яка дає загальне уявлення про характер архітектури та її стилеві ознаки⁸⁵. Не-



Виробничий корпус трикотажної фабрики. Деталь бокового фасаду. Фото автора 2007 р.



Адміністративний корпус трикотажної фабрики, сучасний вигляд. Фото автора 2007 р.



Трикотажна фабрика. План 1-го поверху фарбувального цеху.

⁸⁵ Ймовірно, що внутрішній простір колишнього зерносховища являв собою єдиний об'єм, а операції з його завантаження проводилися на рівні сучасного 2-го поверху, безпосередньо з залізничної колії через рампу, з боку довгого (західного) фасаду. Місця існуючих коліс'я отворів для завантаження на плані зафіксовано парними пілястрами. Можна припустити, що загальна висота колишньої споруди визначалася лише рівнем прокладання колії на цій ділянці. Тоді, можливо, споруду зерносховища було розділено по висоті рампою навпіл. Верхня частина знаходилася ззовні і мала відкриту стіну, тоді як нижня – була підвальним або напівпідвальним приміщенням і знаходилася в насипі.

сучі стіни повздовжні, цегляні, товщиною в 2,5 цеглини, поперечні – товщиною в 2 цеглини. Перекриття – залізобетонне по залізобетонних колонах. На четвертому поверсі – колони металеві. Довгі фасади головного корпусу мають досить широкі вікна, розташовані через однакові проміжки. Загальний вигляд виробничого корпусу вирішено максимально просто й лаконічно [7.44].

Корпус фарбувального цеху трикотажної фабрики становить третю лінію забудови і розміщений вглибині ділянки. Ця споруда колишнього сухарного заводу використовувалася як склад; під час зведення фабрики будівлю було пристосовано під фарбувальний пех, з мінімумом перебудов, що стосувалися переважно внутрішнього перепланування. Водночас зовнішній вигляд та конструкції покриття й даху залишилися майже без змін (про що свідчить дефектологічна експертиза 1946 р.)⁸⁶.

Споруда має монолітні цегляні стіни, повздовжні стіни – несучі. Будівля трипрогонна (з переважаючими прогонами по 6 м). Центральна частина споруди – двосвітня зала – має два прогони 6 та 12 м. Щоб зменшити поперечні розміри для установки перекриття, були встановлено залізобетонні опори з кроком у осях 5 м. Ці нестандартні розміри визначалися певним кроком пілястр зовнішніх стін. За автентичною схемою перекриття було по дерев'яних балках (над трипрогонною структурою), у ньому використовувалися дерев'яно-металеві ферми (тип Полонсо) над двосвітньою залогою з ліхтарем денного освітлення⁸⁷ [7.45].

Взріцевим харчовим підприємством, побудованим у Києві в 1936 р., був хлібокомбінат – “Автомат Хлібзавод № 4” (Хлібокомбінат № 4), який розміщено по вул. Дегтярівській (колишнє Старожитомирське шосе)⁸⁸. Ділянку під забудову хлібозаводу площею 1,86 га було відведено на відстані 1,5 км від залізничної станції “Лук'янівка” (сучасна залізнична станція “Рубежівський”) [7.46]. До заводу було прокладено залізничну колію, якою доставляли борошно, олію, паливо та інші вантажі. З київських млинів борошно підвозили трамваями або на підводах. Підприємство планувалося найбільшим з чотирьох діючих підприємств хлібопекарської промисловості Києва⁸⁹.

Дане підприємство розміщене на території Лук'янівської промислово-комунальної зони, яка у передвоєнні часи була вільною від забудови територією. Завод було зведено за архітектурним проектом вітчизняних фахівців з використанням німецького технологічного проекту. Хлібзавод № 4 планувався провідним підприємством хлібопекарської промисловості Києва з потужністю 135 т хліба на добу, оснащений високотехнологічним для свого часу обладнанням з великим ступенем автоматизації виробництва. Від самого початку на заводі працювало три печі марки АЦХ (АЦХ №№ 55, 56 та 57) [7.47]. Згодом дві печі переобладнали на випуск черневих сортів хліба. У 1938 р. було відкрито цех макаронних виробів потужністю 7,5 т на добу (цех працював до 1950-х), а в 1940 р. – ділянку з виробництва армійських сухарів [7.48].

Упродовж свого існування підприємство розвивалося в межах відведеної виробничої ділянки, в забудові якої домінує головний корпус, розміщений у її центрі, який по суті і є заводом. По периметру головного корпусу під'їзні дороги мали суцільне замощення бруківкою, за винятком мостової перед головним фасадом, яка була заасфальтованою [7.49].

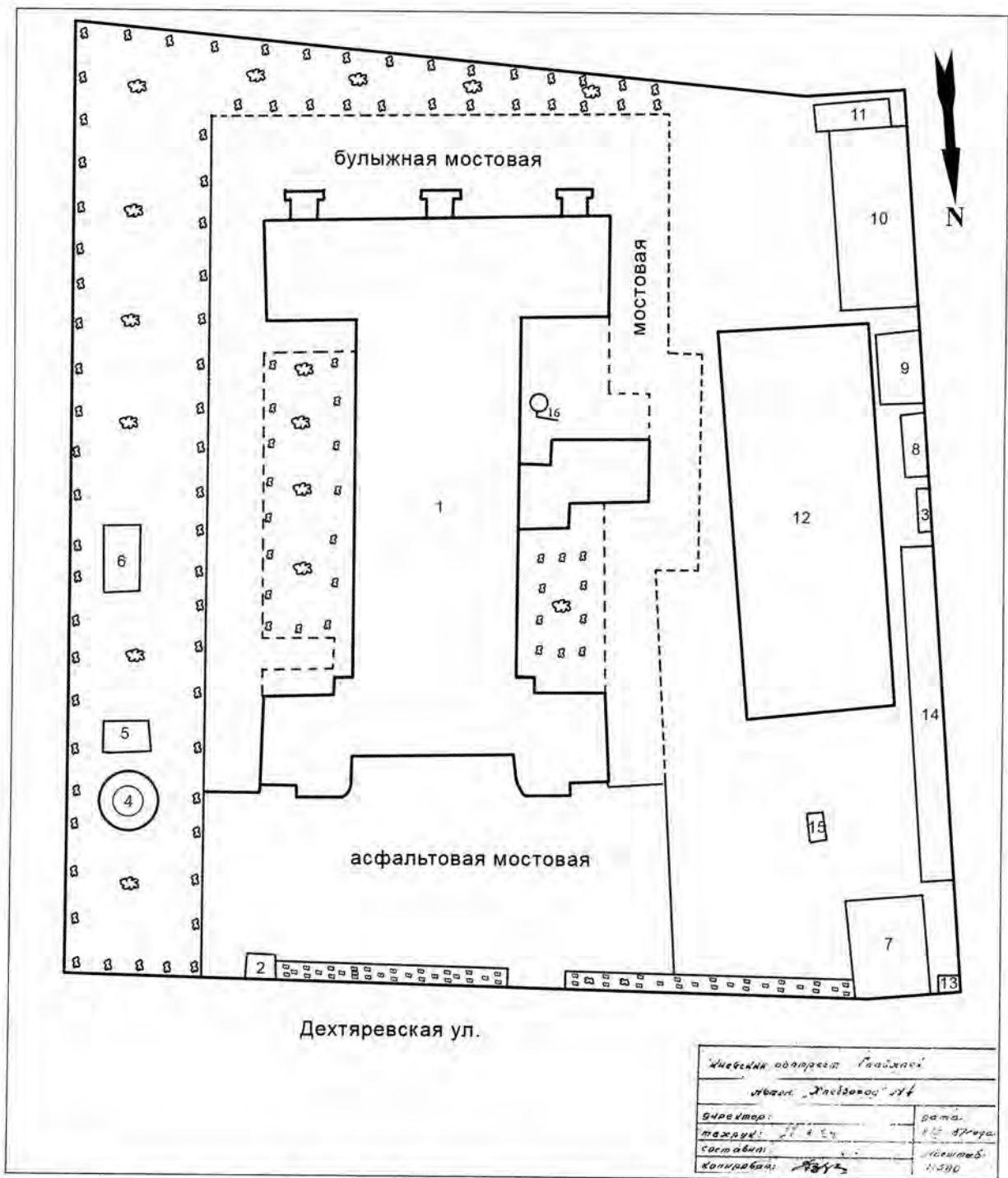
У довоєнні роки зміни стосувалися безпосередньо технологічного устаткування самого виробництва. У повоєнний час відбулася серйозна реконструкція, що особливо позначила-

⁸⁶ Як колишня споруда сухарного заводу вона мала власний залізничний під'їзд для вантажних операцій, які, ймовірно, проводилися на рівні 2-го поверху (колію було прокладено на насипі).

⁸⁷ Незважаючи на те, що пех (як фарбувальний) був пов'язаний із мокрими технологічними процесами, в ньому до війни існувало дерев'яне перекриття.

⁸⁸ Повна назва підприємства включно до 1950-х років – “Автомат Хлібзавод № 4”.

⁸⁹ Станом на 1 січня 1937 р. чисельність працюючих становила 188 осіб.



Генеральний план Хлібозаводу №4. Кресленник 1937 р., копія.

ся на загальному характері виробництва, а також будівництво в 1963–1965 рр. багатоповерхового приміщення для безтарного зберігання борошна. Але великий процент автентичного устаткування та первинних конструкцій зберігся до нашого часу [7.50].

Головний корпус зведено в стилі *конструктивізм*. Він є одним із небагатьох промислових об'єктів Києва, що майже повністю зберіг свої стильові особливості до нашого часу. Добудови та деякі зміни в основному не вплинули на загальний характер архітектурного вирішення споруди. Корпус на сьогоднішній день зберіг первинну н-подібну форму плану; довгою своєю стороною орієнтований точно в напрямку *північ–південь*. Головний фасад (коротка сторона споруди) орієнтовано на північ. Симетрію плану головного корпусу порушує блок споруд, прибудованих до західного фасаду, який вміщує механічні майстерні



Головний корпус Хлібокомбінату №4. А – інтер'єр пекарної зали; В – несучі конструкції пекарної зали з ліхтарем денного освітлення; С – інтер'єр сухарного цеху. Фото автора 2008 р.



(І поверх) та побутові приміщення (ІІ поверх, що зведений на базі колишньої котельної). Габаритні розміри головного корпусу за планом становлять 65 x 95 м. Нині корпус складається з виробничо-складського та адміністративно-побутового блоків, об'єднаних у одній архітектурній споруді. За функціональним призначенням та конструктивними особливостями корпус являє собою змішаний тип будівлі й складається з різних за висотою, розплануванням, конструктивним вирішенням архітектурних об'ємів [7.51].

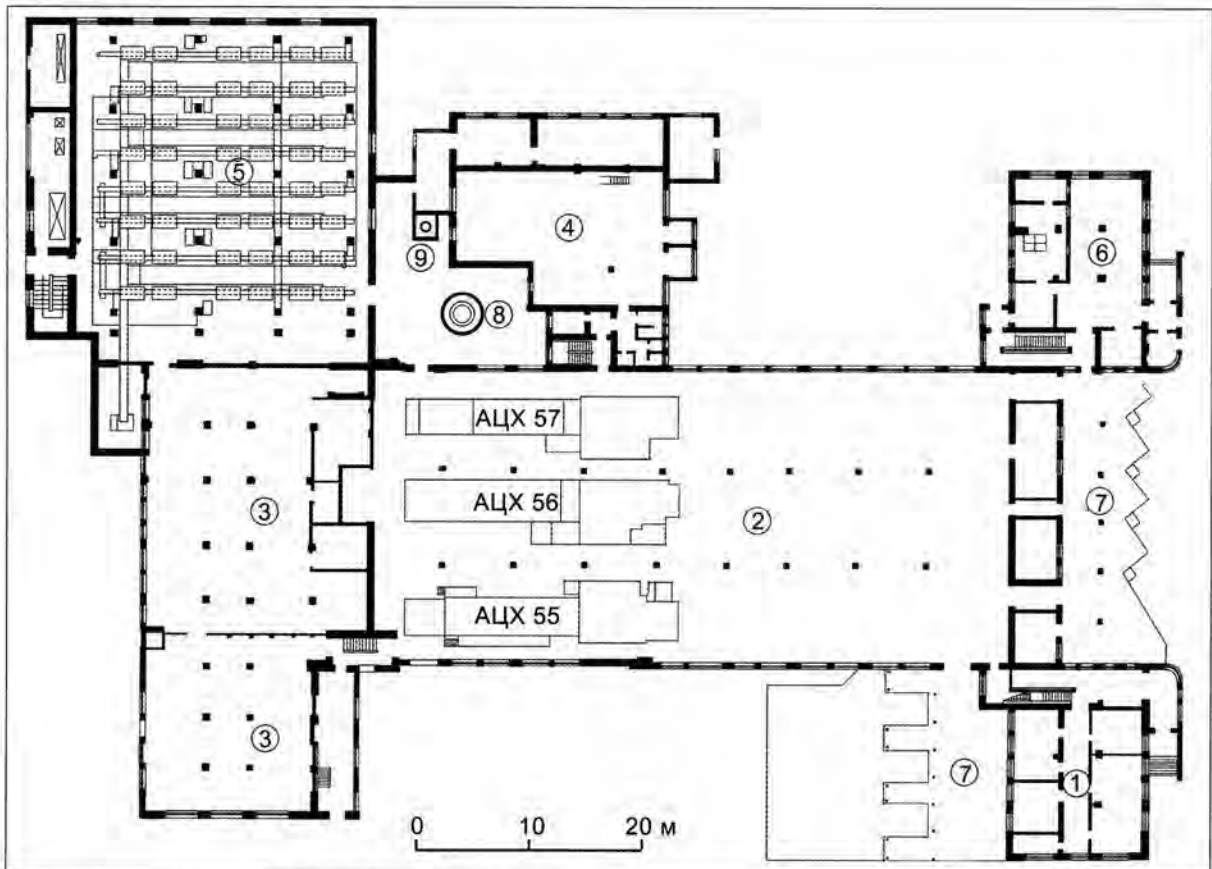
Корпус складається з різних функціонально-технологічних зон. Центральна частина об'єму – головна пекарна зала – має видовжену, зального типу, трипрогонну просторову структуру, з залізобетонними опорами у вигляді 3-шарнірних рамних конструкцій монолітного виготовлення. На них покладені плити покриття на основі збірних залізобетонних панелей, на які, в свою чергу, спираються конструкції ліхтаря денного освітлення, що розміщений уздовж всієї зали.

Опори пекарної зали в перерізі становлять квадрат (0,48 x 0,48 м) з кроком 6 x 8,5 м. У середній частині зали розміщено три печі. Південне крило корпусу, що прилягає до головної зали, пристосовано під сухарний цех. Праву частину займає висока складська споруда цеху для безтарного зберігання борошна [7.52].

Парадна частина корпусу, обернена до вулиці, з боку головного



Північний фасад головного корпусу Хлібокомбінату №4. Фото автора 2008 р.



План головного корпусу Хлібокомбінату № 4 (на 2006 р.)

1 – адміністративний блок; 2 – пекарня зала; 3 – сухарні цехи; 4 – блок побутових приміщень (колишня котельня); 5 – склад безтарного зберігання борошна; 6 – блок харчування; 7 – рами з навісом; 8 – цегляний димар; 9 – металевий димар.

фасаду вирішена симетрично відносно головної осі. Центральна частина північного крила являє собою адміністративний блок, який займає два поверхи та розміщений над бічними, симетрично розташованими блоками їдальні (праворуч) та побутових приміщень (ліворуч) [7.53].



Загальний вигляд головного корпусу Хлібокомбінату № 4. Фото автора 2008 р.

Генеральна технологічна лінія виробництва головного корпусу хлібозаводу побудована в напрямку *південь–північ*. Завантаження сировини (борошна) відбувалося в південному крилі головного корпусу через перший поверх. У північному крилі, під адміністративною частиною, було організовано рампу для завантаження готової продукції [7.54].



Південний фасад головного корпусу Хлібокомбінату № 4. Фото 1930-х років.

У цілому споруда головного корпусу має досить добре збережені зовнішній та внутрішній вигляд. З великим відсотком автентичності зберігся також інтер'єр головної пекарної зали (головна конструктивна та технологічна схеми, несучі залізобетонні конструкції, містки 2-го поверху, замощення підлоги тощо). Крім того, збереглися дві первинні печі, хоча й модифіковані. Первинне архітектурне та розпланувальне вирішення головної споруди хлібозаводу втілює в собі основні риси конструктивізму: різновисокі прямокутні об'єми, стрічкове, значне за площею або суцільне засклення цехів, підкреслення вертикальних розмірів суцільних вікон засобами акцентування сходових кліток заскленими площинами, використання круглих елементів (вікон) та округлених стінових площин, а також використання прийомів акцентування розкріплень для підкреслення горизонтальних або вертикальних стінових площин тощо. Водночас стилеві особливості довоєнної споруди заводу включають деякі декоративні елементи, характерні для уподобань вітчизняної архітектури наступного етапу розвитку. До них, насамперед, належать елементи оздоблення чільного фасаду – акцентування цоколю імітацією під регулярну “бутову” кладку з використанням штучного каміння на цементній основі. Аналогічний прийом штучної бутової кладки був застосований для пластичного вирішення кутових пілястр та прямокутних опор, на які спираються козирки вхідних ганків головного фасаду. Інші пілястри на всю висоту було розчленовано канелюрами, що подрібнювало площини пілястр, нівелюючи чистоту стилю (канелюри до нашого часу збереглися частково) [7.55]. У кінці 2007 р. виробництво Хлібокомбінату № 4 було ліквідоване як нерентабельне.

7.3. Перші виробництва мас-медійних засобів Києва

Молодій радянській державі потрібні були потужні засоби пропаганди для поширення нових ідей серед широких верств населення. Оскільки Київ був не лише крупним промисловим центром, а з 1934 р. також і столицею Радянської України, місто почало розвиватися як значний культурний центр. Наприкінці 1920-х років було ухвалено рішення щодо створення у Києві кількох нових установ мас-медіа, зокрема кількох друкарень та першої в СРСР студії художніх фільмів⁹⁰.

⁹⁰ Київська кіностудія була однією з двох перших кіностудій, споруджених на території СРСР (другою кіностудією став “Мосфільм”).

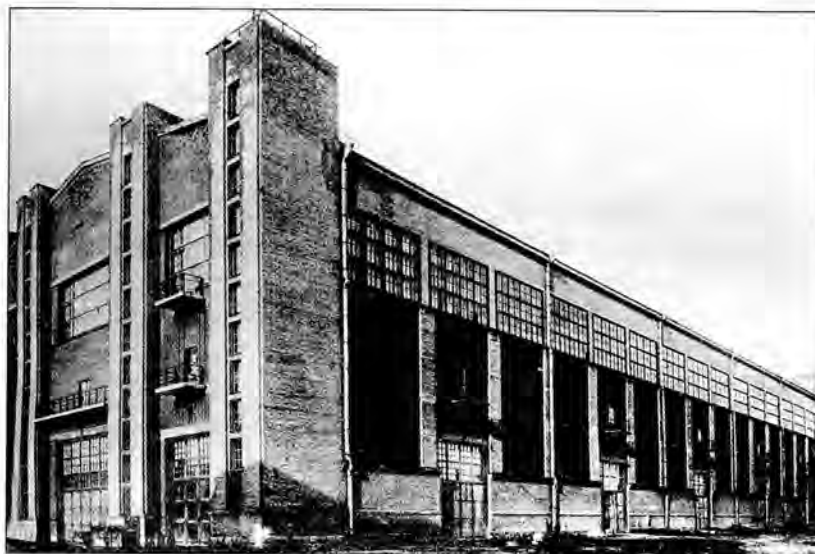
Кіностудію, якій пізніше присвоїли ім'я Олександра Довженка, було розміщено на досить значній відстані від центра міста, на території колишнього передмістя Шулявка, неподалік Брест-Литовської магістралі. Комплекс кіностудії – Кінофабрики ВУФКУ (Всеукраїнського фотокіноуправління) – зайняв площу в 30 га. У журналі “Кіно” за 1927 р. зазначалося: “Сьогодні, до десятої річниці Жовтня пам'ятником великої перемоги пролетаріату, перемоги соціалістичної індустрії і техніки виростає на руїнах царських порохових підвалів підприємство української культури – могутня кінофабрика ВУФКУ, найбільша в СРСР, новий радянський “Голівуд” [7.56].

Запровадження кіностудії дійсно було непересічним явищем. Нічого подібного в Києві досі не зводилося. Віддаючи данину часові, будівництво цього грандіозного комплексу відбувалося досить швидкими темпами. Якщо 2 березня 1927 р. будівництво лише розпочалося, то в жовтні того ж року, ще в недобудованих приміщеннях, на повну силу тривали зйомки першого радянського кінофільму. Майже через рік стрічку було закінчено; і саме ця подія 4 березня 1928 р. стала знаменною датою, з якої й розпочалася історія Київської кіностудії. Робота над першою кінострічкою тільки-но була завершена, але основні будівельні роботи зі зведення головного знімального павільйону ще тривали [7.57].

Автором архітектурного проекту комплексу був київський архітектор Валер'ян Миколайович Риков. Як і всі значні споруди Києва 1920-х років павільйони кіностудії було виконано в стилі *конструктивізм*, який втілював ідеологічні та конструктивні засади нового часу. Головний знімальний павільйон із лабораторними приміщеннями та виробничими спорудами було розташовано вглибині ділянки, зі значним відступом від проїжджої частини. Корпус мав парадний фасад, який було орієнтовано до головної магістралі – Брест-Литовського проспекту (нині просп. Перемоги). Композиція основної будівлі комплексу – знімального павільйону – з боку головного фасаду симетрична (симетрію трохи порушує протилежний фасад). Бічні корпуси з'єднані з головним павільйоном (площею 36 x 105 м), критими теплими переходами на рівні першого поверху [7.58]. Конструктивна система головного знімального павільйону – безпрогонна. Вона являє собою зовнішній металевий каркас із цегляним заповненням. Інші споруди фабрики – цегляні безкаркасні [7.59]. На початковому етапі було також зведено житловий будинок для працівників кіностудії.



Київська кінофабрика. Фото поч. 1930-х років (з книги “Будова соціалістичного Києва”).



Будівництво Київської кінофабрики. Фото поч. 1930-х років (з книги “Будова соціалістичного Києва”).

Крім головного павільйону первинний комплекс кіностудії мав також власне інженерне обслуговування: електростанцію, окрему водогінну насосну станцію, різноманітні майстерні та інші допоміжні споруди.

Після свого дебюту Київська кіностудія невдовзі стала значним ідеологічним інструментом формування свідомості нового суспільства та од-

ним з провідних закладів на теренах колишнього СРСР, в стінах якого від початку створення працював блискучий мистецький колектив. Сценаристами тут працювали відомі письменники: Микола Бажан, Юрій Олеша, Семен Скляренко, Олександр Корнійчук та ін. Режисерами фільмів, створених саме Київською кіностудією, були: Абрам Роом, Ігор Савченко, Дзига Вертов та ін. Олександр Довженко як режисер уперше з'явився на Київській кіностудії в 1928 р., на початку 1930-х тут розпочав свою творчу діяльність відомий художник, скульптор і режисер Іван Кавалерідзе.

На студії було створено перші звукові фільми в Україні: документальний – “Симфонія Донбасу” (режисер Д. Вертов, 1930 р.); а також перші художні фільми О. Довженка – “Арсенал” (1929 р.), “Земля” (1930 р.); “Іван” (1932) р. На Київській кіностудії знімалися загальновідомі довоєнні комедії режисера Івана Пир'єва “Багата наречена” та “Трактористи” [7.60].

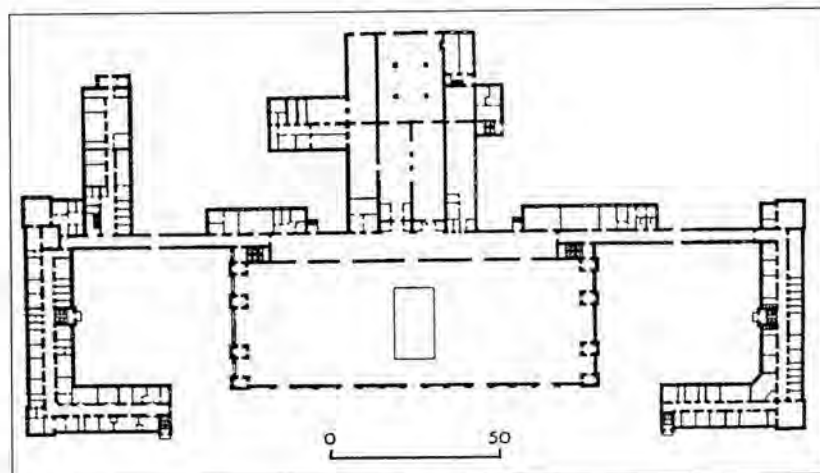
Значно пізніше (кінофестиваль у Брюсселі, 1958 р.) кінострічка “Земля” отримала особливе визнання: її було відзначено медаллю “За кращий фільм усіх часів і народів” як один з 12 найкращих фільмів, створених на ті часи [7.61].

Продовження справи кіно, але вже в іншому вимірі – документальному – було покладено на студію кінохроніки, яку також було заплановано побудувати в Києві в 1937–1938 рр. (іншу планувалося збудувати в Москві). Якщо раніше документальні кінострічки виготовлялося на Київській кіностудії, то нова студія кінохроніки стала досить потужним виробництвом та забезпечила випуск щорічно близько 400 сюжетних кіножурналів та понад 500 тематичних випусків (58 800 метрів кінострічки) як озвучених, так і німих, з подальшим тиражуванням (2 225 метрів копій). Крім того, тут планувалося робити екстрені випуски новин, що мали доводитися до глядача протягом 9 годин [7.62].

Студію планувалося розмістити в Печерському районі по вул. Новогоспітальній. Згідно з проектом, комплекс мав складатися з восьми корпусів, організованих в окреме робоче містечко, площею в 3 га, де “<...> апарати й машини <...> переноситимуть на безконечні стрічки кіноплівки найяскравіші клаттики нашого радісного сьгодні, щоб завтра зробити їх здобутком мільйонів громадян великої країни Рад” [7.63].

У 1929 р. в районі Сінного майдану (сучасна вул. Воровського, 22) було збудовано нову велику друкарню (6-та друкарня), де в 1932 р. працювало 729 співробітників. Друкарня була обладнана їдальнею на 1 200 місць та амбулаторією на 100 місць [7.64].

А в 1937 р. було запропоновано звести на схилах Печерська на перетині трьох вулиць: Загородньої, Прозорівської та Ново-Митрофанівської потужну книжково-журнальну фабрику – нове підприємство друкованого слова. Цей гігант місцевої поліграфічної індустрії було заплановано на випуск половини всіх друкованих видань, що мали виходити в



Сучасний план головного корпусу кінофабрики.

межах України. Фабрика повинна була стати взірцевим виробництвом, з великою кількістю механізованих процесів [7.65]. Її планувалося оснастити найсучаснішим зарубіжним та вітчизняним обладнанням – спеціальним фотомеханічним цехом (найбільший фотоцех у



Проект фабрики друкованого слова (журнальна публікація).

межах України) з трьома репродукційними апаратами, які мали забезпечити виробництво кліше, негативів і діапозитивів для друкарських та літографських робіт. Планувалося також влаштувати суцільно механізований палітурний цех, який повинен був випускати щороку понад 12 млн оправлених книжок, із них близько 4 млн – у художніх палітурках із золотим та кольоровим тисненням.

Зважаючи на значимість завдання, архітектурний проект фабрики розроблявся у двох варіантах. Перший – під керівництвом харківського архітектора Сімаковського (авторський колектив: архітектори Самокатов, Прохоров, Гіндін, Коваленко); другий – під керівництвом М. О. Даміловського (авторський колектив: Є. О. Моршлевська, М. Л. Бабат, І. І. Машков). Останній варіант, з незначними змінами, було запропоновано до будівництва [7.66, 7.67].

Планувалося, що собівартість продукції нової фабрики буде набагато нижчою порівняно з продукцією всіх існуючих поліграфічних підприємств України. За попередніми підрахунками, порівняно з двома найбільшими поліграфічними фабриками: ім. Сухомлина в Полтаві та ім. Блакитного у Харкові, нова фабрика завдяки значному відсотку автоматизованих процесів повинна була мати більш дешеву собівартість продукції – 76,8 коп. за 1 000 знаків, проти існуючої собівартості – 94,7 коп. за 1 000 знаків [7.68].

Цей гігант поліграфічної промисловості мав у своєму складі цехи: друкарський, набірний, фотомеханічний, цех меццо-тінто (гравірувальний) та палітурно-брошурувальний. Друкарський цех планувалося устаткувати машинами плоского друку з двома ротаціями; літографський – одноколірними та двоколірними офсетними машинами; набірний цех – 8 лінотипами і великою кількістю шрифтових кас для ручного набору [7.68]. На той час було повністю закінчено менше половини всього об'єму головного корпусу фабрики. Єдиним майже збудованим цехом був літографсько-друкарський, який являв собою світлий зал розміром 18 x 85,5 м (при дворядному розташуванні машин із проходом шириною 3 м між ними). У фотомеханічному цеху закінчувалося встановлення виробничого устаткування. Будівництво решти цехів було перенесено на другу чергу зведення [7.69].

Разом з тим незважаючи на цілком оптимістичні проекти щодо виробництв у сфері загального культурного будівництва, зведення саме цих об'єктів велося досить повільно, без належного забезпечення будівельними матеріалами та електроенергією. Тому в 1940 р. фабрика перебувала ще в стадії будівництва [7.70].

VIII

ЗАЛІЗНИЧНЕ ГОСПОДАРСТВО КИЄВА В 1920–1930 РОКИ



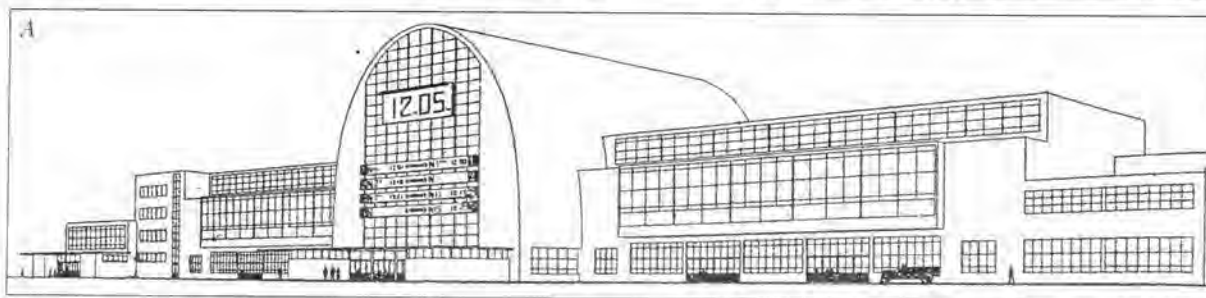
8.1. Всесоюзний конкурс на кращий проект Київського вокзалу (1925–1927 рр.). Вокзал О. М. Вербицького, реалізація проекту. Пошуки архітектурного образу

У 1925 р. розпочався черговий етап у реконструкції Київського залізничного вузла. Саме тоді було ухвалено остаточне рішення щодо плану будівництва нового вокзалу (до 1928 р. у Києві центральним вокзалом слугувала тимчасова дерев'яна споруда, яку колись планувалося використувувати протягом трьох років). При його спорудженні з метою економії було вирішено використати під фундаменти палі, які були забиті ще у 1910-ті роки; а пропозиції щодо нового вокзалу стосувалися лише фасадів [8.1].

Для пошуку образу нового Київського вокзалу було оголошено закритий конкурс із залученням найкращих архітектурних сил молодшої радянської держави. Для участі в конкурсі запросили дев'ять відомих на той час архітекторів України, серед них: П. Ф. Альошин, О. М. Вербицький, Д. М. Дьяченко, О. В. Кобелев, П. С. Андреев, О. М. Бекетов, Кравець, Покорний та Ротерт, а також брати Весніни з Москви [8.2].

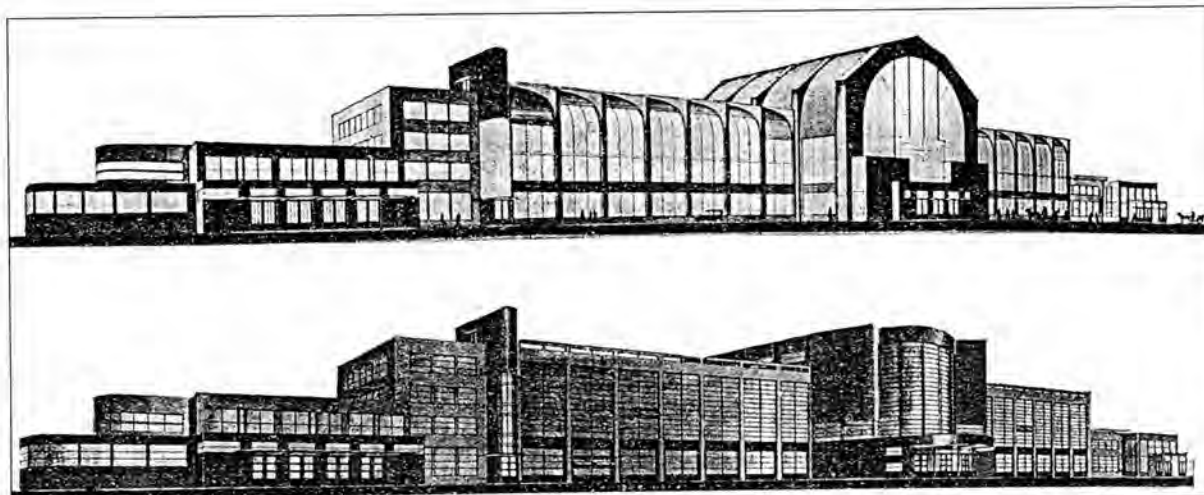
На той час модною течією в архітектурі був *конструктивізм*, але архітектурне вирішення, запропоноване О. М. Вербицьким, також відповідало сучасним вимогам як просте, функціональне та досить образне. Відверто *конструктивістські* пропозиції братів Весніних не дістали підтримки. При береговій схемі підключення залізничних колій та суттєвих обмеженнях щодо габаритів споруди (адже забиті палі диктували розміри) архітектурні та конструктивні новачки стали домінуючими в розробці майже всіх конкурсних пропозицій.

Першу премію (3 тис. руб.) отримав проект О. М. Вербицького за участю П. Ф. Альошина, позначений як *“Рейка в колі”*⁹¹. Його, з невеликими доробками, і було рекомендовано до впровадження.



Конкурсний проект київського вокзалу братів Весніних (з журналу *“Современная архитектура”*, 1928 р.). А – загальний вигляд з боку головного фасаду; В – інтер'єр дебаркадера.

⁹¹ Другу премію отримав проект харківського архітектора Ротерта [8.3]. До речі, авторський колектив у складі Вербицького та Альошина розробив два варіанти фасада. В одному за основу було покладено неокласичні, мотивні зордировані системою – трикутними фронтонами головного вестибюлю та класичними аттиками на габаритовій висоті. Журн конкурсу обрав варіант, виконаний у раціональному модерні.



Конкурсний проект кийського вокзалу (два варіанти). Авторський колектив: Ротерт, Штейнберг та Мазуленко ("Современная архитектура", 1928 р.).

Переможець конкурсу, Олександр Матвійович Вербицький, маючи чималий досвід у сфері залізничного будівництва, взяв за основу проектні пропозиції дореволюційного часу, зберігаючи основну функціональну схему та габарити пропонованого в ті часи приміщення вокзалу (включно з підземними вантажними тунелями під коліями). Враховуючи конкретні сучасні вимоги при вирішенні загального образу нової вокзальної споруди, автор запропонував досить виразний, лаконічно вирішений об'єм, майже симетричний за композицією. Основним творчим досягненням даного варіанту вокзалу було оригінальне конструктивне вирішення центрального вестибюлю.

На місці майбутнього вокзалу було встановлено металеву дошку з написом "7 ноября 1927 г. в день 10-летия Великого Октября заложено это здание пассажирского вокзала в г. Киеве" [8.4].



Конструкції перекриття головного вестибюлю кийського вокзалу. Модель, 1930 р., архітектор О. М. Вербицький (фото з архіву автора).



Конструкції головного вестибюлю кийського вокзалу. Внутрішній вигляд. Модель, 1930 р., архітектор О. М. Вербицький (фото з архіву автора).

Подальше опрацювання проекту та обґрунтування інженерних рішень із використанням методу наочного моделювання дало змогу застосувати досить оригінальну конструкцію системи параболічних арок головного вестибюлю. Враховуючи конструктивні можливості та рівень тогочасної будівельної техніки, з боку автора проекту та співавторів-конструкторів було докладено чимало зусиль для втілення творчого задуму (авторами оригінальної інженерної конструкції вестибюлю були К. М. Ратушинський та О. П. Раковіцан) [8.5].

Завершення виступаючого об'єму вестибюлю кілеподібної форми було виконано на основі перекриття значного цілісного об'єму арковою безпрогонною конструкцією [8.6]. Щоб погасити розпір від конструкції чотирьох параболічних арок вестибюлю, до його основної форми з обох боків було прибудовано два симетричних крила (висотою па три з половиною поверхи), до яких, у свою чергу, було прибудовано два бокових двоповерхових корпуси. Освітлення великого двосвітнього об'єму головного вестибюлю здійснювалося за допомогою двох великих параболічної форми вітражних вікон, розташованих у центральному об'ємі. Конструкції вікон являли собою рамну систему, що монтувалася на основі чотирьох вертикальних стояків подвійної конструкції, між якими розміщувалося дрібне засклення.

Досить низький, порівняно з другим, перший поверх вирішувався як цокольний. З боку головного фасаду його акцентовано вікнами прямокутної форми. Для протилежного фасаду, оберненого до залізничних колій, характерне дрібне членування загального об'єму вузькими вертикальними пілястрами та значними заскленими поверхнями.

Загалом споруду вокзалу було вирішено із застосуванням каркасу з монолітного залізобетону з заповненням шлакобетонними блоками. Над багажними залами були використані безбалкові залізобетонні покриття [8.7].

Будівництво нового вокзалу тривало три роки (1929–1932 рр.). Первинний проект у процесі будівництва було трохи змінено. Над останнім проектом вокзалу працювало спеціальне проектне бюро, створене саме з цією метою, яке після завершення проектних робіт, у 1930 р. увійшло до складу новоствореного інституту “Діпротранс” (з 1952 р. “Київдіпротранс”) [8.8].

Вокзал було урочисто відкрито в 1932 р., а вже в 1935 р. в архітектурній пресі з'явилися публікації стосовно потреби реконструкції нещодавно зведеної споруди [8.9]. Причому різкій критиці було піддано стилістичне вирішення будівлі. Чинне стильове вирішення (*раціональний модерн*) чомусь дістав назву “*стиль українського шовінізму*”, і як вирок споруді – пропонувалося її “одягти” у шати неокласицизму – *сталінського ампіру*. О. М. Вербицькому доручили переробити архітектурне оформлення зовнішнього вигляду споруди та її інтер'єру.

На сторінках журналу “Соціалістичний Київ” за 1935 р. було відмічено: *“Жюрі конкурсу недостатньо чітко підійшло до питання про визначення архітектурної виразності будівлі. Це виникло внаслідок хибної думки про те, що будівля київського вокзалу повинна сполучати в собі стиль українського бароко і конструктивізму – сильною на той час течією радянської архітектури.*

Безперечно, сполучення українського бароко – стилю українського шовінізму – з конструктивізмом є невдачне завдання. Звідси і та нерішучість та непевність архітектурно-композиційних елементів у будівлі.

Якщо до цього додати ще дуже невдалу щодо кольору та фактури штукатурку будівлі та величезні поверхні дахів, які пофарбовані на чорне і становлять своїми розмірами майже одну третину будівлі, то стане цілком зрозуміло, у якій мірі тепер назріло питання про реконструкцію будівлі київського вокзалу” [8.10].

Особливо “професійна” критика стосувалася стильових особливостей композиції споруди, а також її загального розташування. Хоча всі знали, що під час будівництва було застосовано існуючі палі, широкому читачеві про це непотрібно було знати. Натомість місце розміщення будівлі виставлялося як черговий недолік.



Залізничний вокзал в Києві з трамвайним кільцем. Фото 1930-х років.

“Перша хибя якої, на жаль, вже і виправити не вдасться, полягала у тому, що така монументальна споруда симетричної трактовки розташована під деяким кутом до головної магістралі руху вул. Комінтерну, що особливо відчувається, завдяки великому параболічному вікню в центральній частині будівлі.

Безперечно, вісь будівлі, розташована під певним кутом до головної магістралі руху, вимагала якихось прийомів, що прикривали б ці недоліки, наприклад, запровадження висотної композиції, асиметричної трактовки будівлі тощо <...>.

Перед будівлею, на тому самому місці, де під мостом проходить товарний рух, утворюється підвищення, яке з вул. Комінтерну закриває майже весь перший поверх будівлі. Таким чином, силует будівлі стає більш придавлений і входу до будівлі не видно.

Це – негативний момент зорового сприймання будівлі на віддаленні. При наближенні до будівлі неприємно вражав темний колір штукатурки, відсутність цоколю і наявність величезних площин дахів [8.11]”.

І як резюме: “Дальша реконструкція центральної частини вокзалу намічується у вигляді певного архітектурного розв’язання, яке повинне буде приховати величезну поверхню дахів. Таке розв’язання уже намічується, вже є кілька варіантів, які дають добре розв’язання цього питання. Одержані при цьому додатково поверхні стін будуть архітектурно оброблені карнизом, парапетом і скульптурними фризами з тематики соціалістичного будівництва на транспорті. Таке завершення будівлі карнизом, з багатьма скульптурними елементами і скульптурним фризом, значно змінить лице будівлі у кращий бік.

Існуючий вокзал – це тільки центральна частина майбутнього вокзалу; з лівого і правого боку до нього, за остаточним проектом, мають добудувати ще два крила. Загальний протяз головного фасаду вокзалу визначається, приблизно, у 400-450 метрів <...>.

У центральному вестибулі, до якого будуть прилягати з лівого і правого боку дві касові зали, замість наявних багажних відділів, в центрі буде влаштований фонтан з мармуру та лабрадору з бронзовим скульптурним литвом, з різнокольоровими струмками води, при чому центральний струмок буде бити на 25 метрів заввишки. Центральний розташований фонтан, крім свого архітектурно-художнього значення, матиме ще значення розподільника потоків руху людських мас.

Центральні сходи, які ведуть до зали чекання і ресторану, композиційно пов’язуються з вестибулем скульптурними фризами і статуями коло початку сходів.

Гладкі поверхні склепіння вестибюля будуть оздоблені кесонами і тягами, які спокійно і красиво розчленують поверхню. Таке членування поверхні дає можливість виявити простір, об'єм і масштабність. У тягах і кесонах застосовуються скульптурні елементи” [8.12].

Ще раніше, в 1932 р., було розглянуто пропозиції щодо розширення приміщення вокзалу. До цього проекту поверталися й у 1934 р., одночасно з пропозиціями щодо реконструкції привокзальної площі [8.13]. Натомість реальні реконструктивні роботи, що були проведені на той час, торкнулися лише зовнішнього та внутрішнього декоративного оздоблення [8.14].

8.2. Реконструкція призалізничних територій.

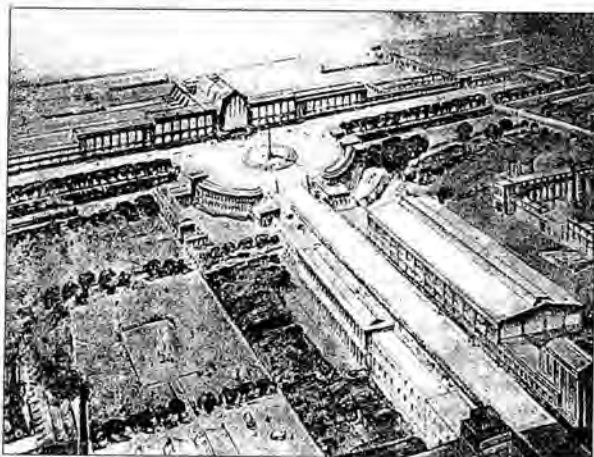
Проект реконструкції “Ленінської кузні”.

Галицький майдан у майбутньому

Основні містобудівні пропозиції генерального плану Києва 1934–1937 рр. набули конкретики завдяки низці містобудівних розробок, пов'язаних, насамперед, з основними громадсько-транспортними вузлами. До них, передусім, належали призалізничні території в районі вокзалу.

Як наслідок, сферою реконструктивних інтересів було охоплено чималу територію – від Привокзальної площі до Галицької (нині – пл. Перемоги). У деяких варіантах до реконструкції було залучено й промислові території заводу “Ленінська кузня” (пропозиції 1936 р.) та основну ділянку ТЕЦ (пропозиції 1939 р.).

Тема реконструкції Привокзальної площі на ті часи була досить актуальною ще й тому, що поряд із вокзалом вже повним ходом тривало будівництво першої міської ТЕЦ, а в одному з варіантів розвитку привокзальної території як виробничої пропонувалося розмістити біля існуючої “Ленінської кузні” ще один машинобудівний завод. Разом із тим пропозиції, що стосувалися реконструкції Привокзальної площі (архітектор І. Хоменко), демонстрували можливість сформувати містобудівними засобами загальногромадський простір. До них належали: архітектурно-просторова організація центральної частини самої площі з включенням до неї двох бокових вулиць – додаткових транспортних комунікацій (з боку вул. Л. Толстого⁹² та з боку вул. Київської) та суцільної забудови головного під'їзду до площі з боку вул. Комінтерну [8.15].



Реконструкція привокзальної площі (“Соціалістичний Київ”).



Реконструкція “Ленінської кузні”. Проект нової будівлі заводоуправління, архітектор В. Онащенко (“Соціалістичний Київ”).

⁹² Що зроблено лише в кінці 1990-х після суттєвої реконструкції вокзалу та організації додаткової привокзальної площі – пл. Петра Кривоноса з боку південних залізничних колій.

Основним композиційним прийомом у даному проекті стало застосування симетричного фланкування в'їзду на площу двома напівкруглими спорудами (одна з них – будівля автовокзалу, інша – готель з крамницями та кафе). В остаточному варіанті пропонувалося знести споруду існуючого на той час залізничного поштамту, що не відповідала загальній ідеї нової площі. Напівциркульний периметр площі за даним рішенням мав зорозвільнювати простір перед вокзалом, натомість забудова вулиці Комінтерну двома суцільними рядами цехів з обох боків навпаки зорозвільнювала простір, утворюючи так званий “промисловий коридор” при під'їзді до вокзалу [8.16].



Ескіз оформлення привокзального майдану, архітектор В. Онащенко (“Соціалістичний Київ”).



Проект нового пресового відділу котельного цеху “Ленкузні”, архітектор Є. Яхненко (“Соціалістичний Київ”).

В іншому варіанті оформлення Привокзальної площі було подано пропозиції щодо реконструкції “Ленінської кузні”. Причому сама реконструкція заводу передбачала як нове будівництво, наприклад, 6-поверхової споруди заводу управління (з 10-поверховою центральною частиною), так і зміни зовнішнього вигляду вже існуючих виробничих приміщень. Споруду заводу управління було включено до загального ансамблю при в'їзді до Привокзальної площі, на розі вулиць Комінтерну та Жилянської.

Як видно з пропозицій щодо реконструкції заводу “Ленінська кузня” (1936 р.), характер архітектури нових будівель став прямою протилежністю раціоналістичному напрямку. Натомість у запропонованій забудові домінують класичні імперські мотиви, підкреслюючи велич архітектурних споруд. Монументальність досягалася загальними розмірами, симетрією, декоративністю оздоблення і повним відходом від лаконізму деталей. Крім того, пропонувалася ускладнена пластика фасадів з великою кількістю декоративних скульптурних груп, що мали символізувати основні радянські ідеї. Ці пропозиції було розроблено групою архітекторів під керівництвом В. М. Онащенко.

Реальна реконструкція існуючого котельного цеху полягала у тому, щоб “розібрати шлакобетонну стіну і замінити її склом. Нова стіна обрамляється тричвертними рустованими колонами, що підтримують карниз з балюстрадою, яка вінчає композицію. Кутова частина котельного цеху оформляється двома об'ємними колонами, які підтримують карниз, що править за п'єдестал для скульптурної групи, зображуючої один з найбільш яскравих моментів виробничої практики “Ленкузні”.

Новий пресовий відділ кузні котельного цеху являє собою спробу використати деякі прийоми класики у промисловому будівництві. При проробці фасадів автором було враховано

архітектурне обличчя сусіднього котельного цеху, як і всієї заводської ділянки, прилеглої до вокзального майдану <...>.

В основу проектування кута будівлі заводоуправління взято півциркульну криву, яка замикається двома виступаючими пілонами. В центрі кривої запроєктовано парадний вхід у вигляді порталу, увінчаного скульптурою Леніна. Бокові пілони оформлені н'єдесталами з розташованими в них скульптурами. В результаті всієї цієї перебудови, заводські корпуси "Ленкузні" наберуть цілком іншого, культурного і приємного для ока вигляду, який не псуватиме більше в'їзду в столицю" [8.17].

Продовженням теми "приємного для ока" в'їзду до міста разом із вирішенням торговельно-транспортних проблем став проект реконструкції Галицького майдану, розроблений у 1934 р.

За рішеннями генерального плану Києва, Галицький майдан належав до найважливіших громадських просторів-площ, що підлягали обов'язковій реконструкції. Серед них були також: площа III Інтернаціоналу (нині Європейська площа), Привокзальна площа, Червона площа (нині Контрактова площа), Сінна площа (нині Львівська площа) [8.18].

Галицький майдан – найскладніший транспортний вузол міста, на ті часи являв собою велику неупорядковану транспортно-торговельну територію неподалік вокзалу. На ній сходилося чимало магістральних напрямків, що з'єднували різні частини міста – Петрівку – Поділ з районом вокзалу; район заводу "Більшовик" з центром міста та ін. Тут також розташовувався найбільший в місті ринок та привіз.

Ідея реконструкції Галицького майдану полягала в кардинальному переплануванні площі зі збільшенням її у бік вокзалу шляхом знесення забудови вздовж вулиці Степанівської (нині вул. Старовокзальна) та Новокиївської (нині вул. Пестеля). Сам же ринок пропонувалося перемістити в бік, протилежний вокзалу. Для нього було виділене спеціальне місце трикутної форми (у 1950-х на цій ділянці було зведено цирк). Новий ринок планувався критим "з усіма відповідними обладнаннями, як рибні басейни, холодильники тощо. Критий ринок зосередить у собі всю торгівлю предметами харчування, як городина, м'ясо, молочні продукти <...>, а також крамниці речей домашнього вжитку. Привіз у його сучасному вигляді ліквідується" [8.19]. Напроти критого ринку, через смугу бульвару, що перетинав площу по центру, намічалось розмістити заклади громадського харчування для відвідувачів ринку в одній архітектурній споруді (ресторан, кафе та пивна). З боку тильного фасаду пропонувалося розмістити регулярно розпланований, симетрично вирішений сквер з монументом посередині [8.20].

Продовжуючи дану тему, неможливо не відмітити містобудівну розробку з реконструкції центрального району міста, яка більш детально розвивала ідеї генерального плану [8.21]. До речі, керівником авторського колективу цього проекту М. Г. Гречиною було відмічено: "<...>В процесі дальшого розвитку Києва та його реконструкції навряд чи доведеться йти шляхом докорінного ламання міської сітки, прокладання вулиць і магістралей по живих місцях Києва тощо. Щодо цього Київ ґрунтовно відрізняється від Москви і по методу реконструктивних робіт більше наближається до Ленінграда, де розплановане місто в основному залишається.

Значних реконструктивних заходів вживуть тільки до тих вулиць і магістралей, які в силу умов транспорту потребують розширення. Тут йдеться насамперед про перше внутрішнє кільце вулиць, яке в частині вулиць Дмитрівської й Златоустівської [нині – вул. Володарського. – В. І.] вимагає розширення. Вулиця Жаданівського [нині – вул. Жилианська. – В. І.], по якій проходить основний товарний рух з товарної станції на Петрівку, випрямовується і розширюється до 40 метрів" [8.22].

У цій роботі, крім пропозицій із реконструкції вулично-дорожньої мережі, відводилося чимале місце громадським просторам – площам. У переліку найважливіших площ поряд із зазначеними вище також було відмічено Лук'янівську та Бессарабську.

Під час реконструкції Привокзальної площі (Вокзального майдану) пропонувалося досить кардинальне вирішення транспортних питань: *“Вокзальний майдан, який має тепер підхід тільки з боку вул. Комінтерну, реконструюється так, що дістає для трамвайного руху вхід з боку Степанівської вул. і вихід з боку вул. Толстого. З вул. Комінтерну трамвайний рух знімається і вона являтиме собою широку магістраль авторуху.*

Вокзальний майдан дістає пряме сполучення з майданом водного вокзалу (кол. Пошто-вий) шляхом прокладання тунелю, який матиме свій вхід у Ботанічному саді по осі вул. Толстого і вихід коло підніжжя Володимирської гірки” [8.23].

За даними пропозиціями Галицький майдан намічалося суттєво збільшити за рахунок значної за територією аванплощі – безпосередньо від майдану до Повітрофлотського проспекту в 105 м завширшки [8.24].

Іншим цікавим рішенням транспортної реконструкції центру була пропозиція щодо тунелю, який мав з'єднати бульвар Шевченка з мостом Євгенії Бош, що також не було реалізовано [8.25].

8.3. Дарницький вагоноремонтний завод (ДВРЗ) та його селище

За планами соціалістичного господарювання, Дарницький вагоноремонтний завод (ДВРЗ) повинен був забезпечувати капітальний ремонт товарного та вагонного парку не тільки залізниці України, а й загальної мережі залізниць РРФСР. Вибір Дарниці як першорозрядної сортувальної станції був пов'язаний передусім зі зручністю її розташування – в безпосередній близькості до джерела водозабезпечення (Дніпро) та в межах великого промислового, культурно-політичного та господарчого центру – Києва, міста з висококваліфікованими робочими кадрами. Фактично ДВРЗ планувався одним із найкрупніших залізничних об'єктів не лише Києва, а й всього Правобережжя України [8.26].

Передбачалося, що завод стане одним із найбільших промислових підприємств Києва, де працюватимуть близько 9 тис. робітників та основні виробництва якого мали звести до кінця 1934 р. До них належали: чавуноливарний, ковальський, механічний, інструментальний, складальний, ресорний, колісний, припасувальний та деревообробний цехи, а також та Дарницька ТЕЦ, яка серед інших об'єктів повинна була обслуговувати також і ДВРЗ, який мав стати головним споживачем електроенергії. За відсутністю майбутнього альтернативного джерела енергопостачання в межах підприємства було намічено спорудити власну електричну підстанцію, що живилася з міської електромережі.

Труднощі, що виникли з самого початку будівництва ДВРЗ, були пов'язані з загальною неузгодженістю рішень Залізничного відомства та Головкивради. На стадії відведення ділянки під забудову були використані території, що за генеральним планом розвитку Лівобережного району намічались лише для промисловості, загальною площею 280–300 га. Територію та проект будівництва ДВРЗ так і не було узгоджено Головною радою при Архітектурно-планувальному управлінні (АПУ). Натомість будівництво заводу та селища вже йшло на повну силу. Причому взагалі не було вирішено головних потреб великого промислово-житлового угруповання: енергопостачання, водопостачання та водовідведення. Останнє не було розроблено взагалі, а промислові та побутові стоки пропонувалося скидати в болото, яке прилягало до території майбутнього селища. Ситуація складалася небезпечною ще й тому, що кожного літа існувала проблема захворювання на малярію жителів Лівобережного району [8.28]. Неузгодженість відомчих інтересів із загальноміськими полягала також у порушенні загального плану розвитку Лівобережного району столиці. Як наслідок, будівни-

цтво даного грандіозного підприємства не вкладалося в намічені терміни. На кінець 1935 р. було виконано 92 % плану (за яким намічалось звести під дах виробничі об'єкти заводу); спостерігалось відставання в будівництві товарної контори механічного комбінату, розкрійного відділу лісу та лісосушилки, ливарного цеху, компресорної, котельні, електропідстанції, а також житлового селища [8.29].

Відповідно до основної містобудівної розробки "Проекту розвитку Лівобережного району Києва", житло взагалі пропонувалося зводити централізовано на двох великих масивах, що мали забезпечити розселення до 205 тис. мешканців. Ці житлові масиви мали становити досить компактні групи, доцільні в умовах Лівого берега, особливо з огляду на інженерне забезпечення (водогін, каналізація), а також культурно-побутове обслуговування населення.

Водопостачання мало вирішуватися автономно: кожен масив повинен був мати свою систему водонесних свердловин та свою водогінну вежу; водовідведення – вирішуватися комплексно: з відведенням стоків на одну очисну станцію, а після цього скидатися в Дніпро. Один із масивів мав бути розміщений на північ від Дарницької залізниці, на вільних від забудови ді-



Селище ДВРЗ. А – житлова група селища, забудова 1930–1950 рр.;
В – фрагмент забудови вздовж вул. Макаренка, 1930-ті роки;
С – забудова вздовж вул. Волховської, 1930-ті роки. Фото автора 2008 р.

лянках та частково – на місці військових таборів, артполігону та в межах селищ Стара Дарниця та Микільська Слобідка; інший – на південь від залізниці, на території Нової Дарниці. Водночас АПУ наполягало на розміщенні житлових кварталів ДВРЗ у межах пропонувананих житлових угруповань, а розробку розпланування житлового селища для робітників ДВРЗ – узгодити з АПУ. Дані пропозиції мали місце в доповідній записці, яку було направлено до Київради восени 1934 р. за підписом керівника АПУ П. П. Хаустова – розробника першого радянського генерального плану Києва. [8.30].

У офіційній відповіді Київради було висловлено категоричну відмову щодо зупинення будівництва, бо “зведено вже значну кількість житлових будинків селища”. При цьому Київрада наполягала на зміні попередніх рішень генерального плану Лівобережного району, особливо в частині водопостачання та водовідведення з урахуванням розміщення ДВРЗ [8.31]. Лише через рік, наприкінці 1935 р., напередодні запуску заводу, було видано дозвіл на організацію окремих полів фільтрації на відстані 1 км від житлових кварталів винятково для забезпечення комплексу ДВРЗ [8.32].

Протягом 1935 р. у зв'язку з недотриманням



Загальний вигляд однієї з вулиць Дарниці з проведеною трамвайною лінією. Фото 1930-х років.



Селище ДВРЗ. А – житловий будинок, 1930-ті роки; В – малоповерхова забудова селища, 1930-ті роки. Фото автора 2008 р.

термінів будівництва мало вирішуватися також чимало побутових та організаційних проблем, а саме: забезпечення гасом та пільговими автобусними квитками будівельників; збільшення довжини маршрутів трамваю № 14 та автобусу № 7 до ДВРЗ; забезпечення району магазинами; телефонізація підприємства та житла; зведення дитсадку-ясел та школи тощо. [8.33].

У ніч із 29 на 30 грудня 1935 р. було введено в дію першу чергу Дарницького вагоноремонтного заводу [8.34].

Відбудований у повоєнні роки Дарницький вагоноремонтний завод фрагментарно зберіг свою первинну виробничу забудову, хоча основні споруди даного виробництва належать до повоєнного часу.

Значно краще збереглася його житлова забудова: більшість житлових будинків селища ДВРЗ 1930-х років збережено до нашого часу. У 1950-ті існуюча житлова група була доповнена новими малоповерховими багатоквартирними будинками та індивідуальною садибною забудовою. Збережена до нашого часу довоєнна забудова селища представлена трьома типами будинків (у 2–3 поверхи) у межах вулиць: Макаренка, Сергія Лазо, Волховської та Алма-Атинської. Зокрема вул. Алма-Атинську, яка є головною магістраллю цього мікрорайону, забудовано в основному післявоєнним 4-поверховим житлом (виняток становлять два 4-поверхові будинки кінця 1930-х, розташовані поряд зі школою, яка також збереглася з довоєнного часу).

Зараз історична малоповерхова забудова селища ДВРЗ становить своєрідну компактну житлову групу з цікавим розпланувально-композиційним вирішенням, що складається з п'яти різновидів забудови: садибне малоповерхове житло повоєнного часу, житлові малоповерхові багатоквартирні будинки довоєнних років, 4-поверхове багатоквартирне житло повоєнних років та житлові панельні будинки пізнього часу. У цілому житлова група досить колоритна, в оточенні лісового масиву та становить історико-містобудівну цінність як взірець довоєнного та повоєнного малоповерхового міського житла.

IX

Реалізовані та нереалізовані ідеї, проекти
індустріальної перебудови Києва радянського
передвоєнного часу



9.1. Мостовий зв'язок правого берега з лівим. Міст ім. Євгенії Бош

Револьюційні події, що завершилися інтервенцією та громадянською війною, спричинили значні руйнування в Києві. Особливо це позначилося на головних транспортних комунікаціях міста – знаменитих мостах через Дніпро, залізничному та ланцюговому.

Обидва мости мали унікальні на ті часи конструкції. Особливою елегантністю відзначався ланцюговий міст, споруджений у 1853 р., – окраса Києва, шедевр англійського інженера Чарльза де Віньюля. Металеві конструкції цього дива зарубіжної техніки були виготовлені в Англії, у Бірмінгемі. Щоб дістатися Києва вони подолали досить значний шлях водою та сушею. Їх було доставлено до Одеси 16-ма пароплавами, а потім на волах відправлено до Києва [9.1].

Ланцюговий міст – металево-цегляний, складався з підвісних металевих конструкцій-прогонів, що підвішувалися на п'ятьох масивних ачочних опорах, які в свою чергу спираліся на цегляні устої – “бики”.

У своєму первісному вигляді ланцюговий міст проіснував майже до кінця ХІХ ст. У 1898 р. було здійснено його кардинальну реконструкцію та ремонт. Тоді було підвищено бики центрального прогону, а сам розвідний прогін було замінено на суцільний, більш високий, одночасно з поглибленням Дніпра на місці фарватеру. Тоді ж було відремонтовано опори та замуровано тріщини в цегляних конструкціях [9.2].

Хоча ланцюговий міст для свого часу був найдовшим у Європі та являв собою видатну інженерну споруду, не все було виконано згідно з первинним проектом. Інженерні



Ланцюговий міст. Фото поч. ХХ ст.

розрахунки, за якими зводився міст, у процесі будівництва було трохи змінено. Попередню несучу спроможність конструкції зменшили, крім того, з самого початку міст не був розрахований на постійні динамічні навантаження, які виникли завдяки пуску Слобідського трамваю. Трамвай створював постійну вібрацію, що негативно впливала на мостові конструкції.

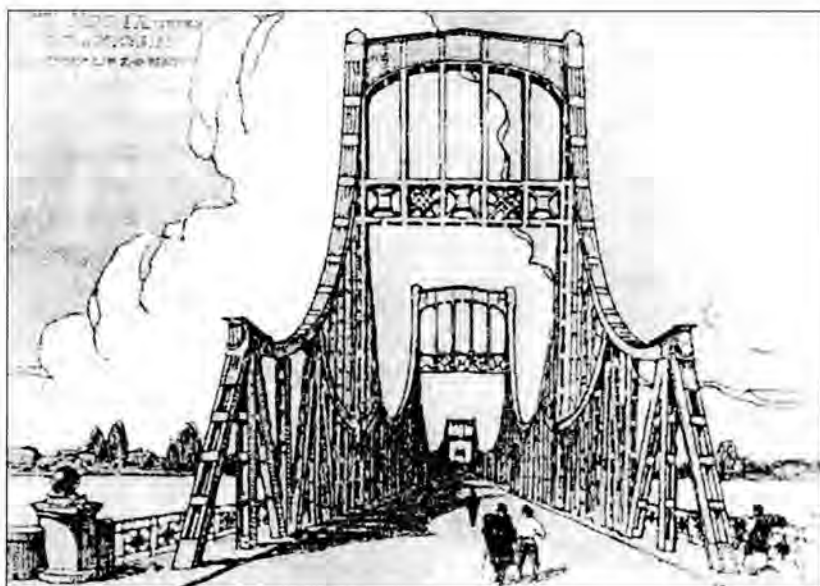
Остаточного удару мосту завдали в роки Першої світової війни – його було підірвано. “Стомлені” конструкції мосту остаточно розвалилися, і його неможливо було зібрати наново.

Відродження мосту здійснив талановитий мостобудівник – Євген Оскарович Патон. За його оригінальним проектом було виконано відбудову мосту через Дніпро з повною зміною конструктивної мостової системи [9.3].

Існує легенда, що коли Є. О. Патон на власні очі побачив, що окрасу Києва – ланцюговий міст – знищено, він дав собі клятву відбудувати міст, і того ж дня почав розробляти кресленики мостових конструкцій (тоді ще він плекав надію відродити саме ланцюговий міст). Але згодом ідея щодо використання лише металевих конструкцій для майбутнього мосту стала домінуючою [9.4].

За нової влади Є. О. Патон зарекомендував себе як провідний фахівець у галузі мостобудування. У 1920-х у Київському політехнічному інституті він очолював кафедру з проектування мостів. За його проектом та під особистим керівництвом маестро силами студентів і трьох тисяч робітників було відновлено тимчасовий дерев'яний Наводницький міст. Але під час льодоставу 1924 р. міст було частково зруйновано. Відтоді виникла необхідність якнайшвидше відродити стаціонарний міст через Дніпро.

Проекти 1921–1924 рр., в яких пропонувалося відновлення ланцюгового мосту⁹³, ретельно проаналізували, але остаточно було вирішено зводити міст за новим конструктивним рішенням. Саме такий варіант запропонував Є. О. Патон.



Ескізній проект мосту на місці колишнього ланцюгового. Автор конструкції мосту – Є. О. Патон.



Відкриття мосту ім. Євгенія Бош. Фото 1925 р.

⁹³ Було розглянуто проекти багатьох авторів, у тому числі й учнів Є. О. Патона.

Захист проекту відбувався публічно в приміщенні колишнього кінотеатру Шанцера (на розі Хрещатика та Прорізної). Незважаючи на об'єктивні труднощі, що створювала далека від будівельної науки аудиторія, проект все ж таки було схвалено завдяки професійному умінню Патона переконувати слухачів [9.5].

Таким чином, міст було відбудовано на інших конструктивних засадах. Використовуючи старі опори, загальну висоту мосту збільшили вдвічі для проходження під мостом суден під час паводків (тобто в найбільш *"високу воду"*). Через суттєву нестачу металу (адже міст планувалося зробити переважно в металевих конструкціях) було вирішено підняти із дна Дніпра металеві деталі. Але зважаючи на низький рівень тогочасного оснащення, вдалося підняти лише 46 тис. пудів металу, який потім пішов у переплавку⁹⁴.

Незважаючи на всі об'єктивні причини, Є. О. Патон сприяв тому, що публічні торги на право отримання підяду на будівництво було виграно киянами: коаліцією заводів "Ленінська кузня", "Арсенал"-та завод "Більшовик" [9.6]. Саме вони в подальшому виготовили конструкції для нового мосту.

Ферми, склепані на заводах, залізницею доставлялися в гавань, звідки трамваями (на з'єднаних у поїзд трамвайних платформах) звозилися на будмайданчик. Міст вагою 250 тис. пудів було змонтовано за 85 днів. Згодилися також і ферми колишніх стратегічних мостів періоду Першої світової війни, які були приховані до кращих часів колегами Патона на півдні країни. Після серйозних випробувань⁹⁵, 21 квітня 1925 р., відбувся урочистий мітинг із приводу відкриття мосту. Міст було названо на честь київської революціонерки, яка померла того ж року, Євгенії Бош [9.7].

9.2. Ескізні проекти нового мосту через Дніпро.

Пішохідний міст

Одним із визначних архітектурних конкурсів передвоєнної доби був закритий конкурс на ескізний проект нового капітального Наводницького мосту, що мав бути побудований на місці тимчасового наплавного.

Новий міст було розроблено Є. О. Патоном на принципово нових засадах. Його основу мали складати перші суцільно зварювальні конструкції, розробкою яких саме в той час займалася лабораторія Політехнічного інституту кафедри мостобудування під керівництвом Євгена Оскаровича [9.8]. Завданням конкурсу було вирішення образу нового мосту архітектурними засобами.

На конкурс, що відбувся в 1940 р. за участю

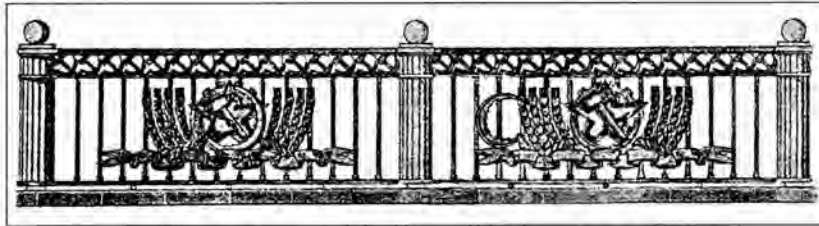


Конкурсний проект оформлення мосту через Дніпро біля Києва, фрагмент. Архітектори С. А. Грабовський, Н. Н. Наконечний, Б. Л. Люба.

⁹⁴ За загальними підрахунками, 130 тис. пудів металу так і залишилися на дні.

⁹⁵ По мосту пройшли трамвайні вагони масою 1 450 пудів кожний.

київських та московських архітекторів, було представлено 5 проектів, розроблених різними творчими колективами. Серед них – два проекти “Укрцивільпроекту” (перший виконаний архітекторами П. Ф. Альошиним та М. О.



Конкурсний проект оформлення мосту через Дніпро біля Києва, гратка. Архітектори С. А. Грабовський, Н. Н. Наконечний, Б. Л. Люба.

Грицаєм, другий – архітектором О. О. Тацієм); проект тресту № 3 Головвійськбуду (архітектор В. І. Яковлев) та два проекти з художнього інституту (колектив під керівництвом В. М. Онаценка та група архітекторів у складі: Н. Н. Наконечний, С. А. Грабовський та Б. Л. Люба) [9.9.]

Обов'язковою умовою конкурсу було виконання перетину мосту з Набережним шосе у двох рівнях. За архітектурним завданням необхідно було вирішити такі основні елементи, як: в'їзди на міст з правого та лівого берегів, огороження мосту, художнє виконання освітлювальних приладів та біків.

Конкурсанти по-різному сприйняли комплекс мосту, і в деяких варіантах декоративне оздоблення й архітектурні форми явно були домінуючими, ускладнюючи загальний характер споруди. У проекті П. Ф. Альошина та М. О. Грицяя особливо багато було використано додаткових архітектурних елементів (колонади з портиками,obelіски та розширений майданчик для прогулянок публіки при в'їзді на міст тощо). В інших проектах пропонувалося на в'їзді з правого берега використати мотиви гранітної набережної, яку найближчим часом було намічено довести саме до цього мосту (С. А. Грабовський, Н. Н. Наконечний, Б. Л. Люба) [9.10].

Переможця конкурсу так і не було визначено, оскільки жоден із варіантів не відповідав вимогам журі. На ті часи пропагандистські ідеї, на жаль, виявилися домінуючими, тому в образі нового мосту закладався особливий зміст, що мав втілювати в собі певну радянську символіку. “Міст споруджується майже на тому місці, де 20 років тому легендарний Щорс зі своїми загонами переходив через Дніпро для визволення Києва від білих банд. Цей міст повинен стати пам'ятником цієї визначної історичної події, архітектура мосту повинна увічнити славу наших кінотчиків – щорсівців, цих звитяжців, що визволили рідну землю від ворожого ярма. Скульптура кінотчиків повинна бути проста, лаконічна за силуетом і монументальна” [9.11]. Але в жодному з проектів не було запропоновано кінну скульптуру при в'їзді на міст. Крім того, цілісний образ нового мосту, що мав відповідати гаслам часу, так і не було запропоновано. “Слід відзначити, що як загальний прийом архітектурного рішення мосту, так і деталі його мають важливу хибу – в них відсутні свіжість і сучасність. Дуже непереконливо звучить у авторів посилання на пропорції золотого перетину в основних членінняхobelісків. Ціobelіски вийшли надто подрібненими” [9.12].

Незважаючи на невдалий фінал архітектурного конкурсу і невизначеність остаточного загального вигляду майбутнього мосту, його конструкції продовжували розроблятися. Слід відмітити, що під час їхнього виготовлення вперше у мостобудуванні було запропоновано використати автоматичне зварювання. У червні 1941 р. першу партію конструкцій майбутнього мосту було виготовлено на Дніпропетровському заводі металокопиркцій, а елементи прогонових

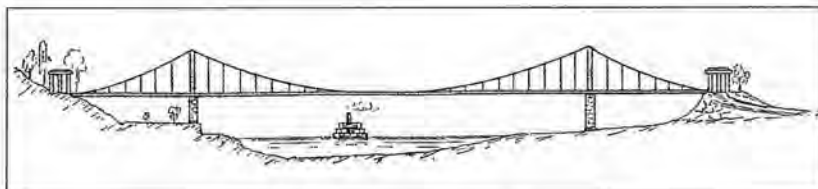


Схема пішохідного мосту на Труханів остров. Журнальна публікація 1930-х років.

будов відправлено до Києва. Але остаточне зведення мосту обірвала війна [9.13].

Цікавим фактом у галузі мостобудування передвоєнного часу стала також пропозиція стосовно спорудження ще одного мостового зв'язку правого берега Дніпра з лівим в районі історичного центру, біля Колони Магдебурзького права. Протягом 1933–1935 рр. під час розробки варіантів вирішення набережної виникла ідея з'єднати правий і лівий береги парковим пішохідним мостом, і його варіант було запропоновано ще в 1934 р. Наступного року від цього варіанту відмовилися, а через рік про дану пропозицію знову згадали в зв'язку з прийняттям рішення про організацію дніпровської зони відпочинку на Трухановому острові. Острів знову почав розглядатися як важлива рекреаційна територія – пляжна зона з гідропарком та Українським водним стадіоном [9.14].

Про необхідність налагодження стаціонарного мостового пішохідного зв'язку між правим і лівим берегами Дніпра неодноразово згадувалося на сторінках часопису *“Соціалістичний Київ”*, де зокрема пропонувалася цілком реальна конструктивна схема нового мосту. За аналог було взято споруджений у 1931 р. вантовий (канатний) міст у Кельні (Німеччина) з головним прогоном у 310 м [9.15]. У варіанті з київським мостом судноплавний прогін пропонувалося зменшити до 250 м.

“Міст, за пропонованою схемою, – висячий, кабельний з середнім прольотом у 250 метрів і двома боковими – по 75 метрів. Ширина полотна – 10 метрів. Для кабелів передбачається застосувати тигельну сталь з дозволеним напруженням не менше 3 000 кг/м². Вага кабелів – близько 325 тонн. Балка цупкості – з суцільною стінкою зі сталі № 3. Вага балки цупкості, подовжніх та поперечних балок і підвісок – близько 1 000 тонн. Середні опори – на кесонах, спущених на глибину 24 метри від горизонту води. Товщина биків 3–3,5 метри, довжина по верху – 12 м. Один – правобережний бик входить у тіло набережної, отже, не потребує льодорізу; на другому бикі передбачається льодоріз. Бики бетонні з гранітним облицюванням. Вартість моста <...> 6 млн. крб.” [9.16].

Втілення цього прогресивного проекту в довоєнні часи дало б підставу вважати Київ першим містом України, де споруджено перший радянський міст вантової конструкції. Але даний проект у запропонованій конструктивній системі так і не було реалізовано. Лише в 1957 р. на зазначеному місці було зведено схожий за формою, але відмінний за конструктивною ідеєю міст, що з'єднав правий берег Дніпра з Трухановим островом (автори проекту: інженери Л. Гомін, В. Кириєнко, В. Сич, Г. Фень, О. Кумицький; архітектори О. Заваров, В. Суворов).

Новий міст було виконано суцільнозварним із використанням металевих рам висячої конструкції. Його зведено способом автоматичного зварювання (довжина – 426 м, ширина – 7 м). Конструктивна схема мосту являла собою три прогони висячої конструкції довжи-



Пішохідний міст на Труханів острові, 1957 р. (автори проекту: інженери Л. Гомін, В. Кириєнко, В. Сич, Г. Фень, О. Кумицький; архітектори О. Заваров, В. Суворов). Фото автора 2006 р.

ною відповідно 60, 180 і 60 м та берегової ділянки балкової конструкції. Висота “у світлі” центрального прогону над фарватером становить 26 м. Опори мосту – залізобетонні, ажурної рамної конструкції; фундаменти становлять залізобетонні палі довжиною від 9 до 13 м [9.17].

9.3. Транспортний тунель під Дніпром

Найбільш загадковим будівництвом передвоєнної доби було спорудження транспортного тунелю під Дніпром. Залишки грандіозної незакінченої будови і нині розміщені по берегах Дніпра, на Оболоні, Жуковому острові, о. Водників та на Осокорках. Це був найскладніший з усіх інженерно-гірничих та транспортних проектів передвоєнної доби. Звичайно, на сторінках тодішніх ЗМІ не було жодного слова про його здійснення. У відкритих архівах не збереглося жодного документа стосовно цього грандіозного задуму. Всі роботи на ньому були підпорядковані Наркомату шляхів сполучення та суворо засекреченими [9.18].

Свою підготовку до майбутньої війни СРСР розпочав зі зведення так званих укріпрайонів. Спорудження тунелю в межах міста було одним із загальних стратегічних завдань. Київському укріпрайону (УР-1) відводилася особлива місія: до його споруд, окрім звичайної лінії оборони, додавалося ще найскладніше тунельне будівництво. На “Будівництво № 1” (така була назва прохідницьких робіт зі спорудження тунелю) покладалося відповідальне завдання – створити дублюючі підземні залізничні зв'язки під Дніпром на випадок знищення існуючих на той час залізничних мостів у районі Києва – Дарницького та Північного [9.19].

За проектом передбачалося прокладання під Дніпром двох тунельних переходів: Північного (Оболонь – Вигурівщина) та Південного (Жуків острів – острів Водників – Осокорки). Роботи розпочалися з 1936 р.; навіть є припущення, що ТЕЦ Південно-Західної залізниці (ТЕЦ-3) було споруджено, в першу чергу, для забезпечення електроенергією саме цього будівництва. Відповідаль-



Схема підрусової залізниці (з книги “Дніпровська ділянка поясу бойової слави Жуків острів”).

ним за “Будівництво № 1” було призначено першого секретаря ЦК КП(б)У М. С. Хрущова, який свого часу був відповідальним за спорудження московського метро. Хрущову було наказано здійснювати особистий нагляд за ходом робіт, тому він періодично відвідував будівельні ділянки – *титули*.



Залізобетонна конструкція кесону на Оболоні. Сучасне фото.

Будівництво було підпорядковане Головтунельметробуду НКШС СРСР, виконувалося київським трестом “Гідрошляхбуд”. Керівний склад будівництва був укомплектований працівниками московського “Метробуду”. Керівником будівництва було призначено досвідченого гірничого інженера М. О. Терпигор’єва; головним інженером – К. О. Кузнецова, в майбутньому – керівника ленинградського “Метробуду”. Існує версія, що ідея створення тунельних переходів під Дніпром належить особисто Й. В. Сталіну [9.20].

Прохідницькі роботи (разом із підготовчими роботами зі створенням відповідної інженерної інфраструктури) планувалося виконати до 1944 р. За словами С. А. Ямпольського, начальника щита *Титулу № 4*, будівництво потребувало надзвичайних зусиль у підготовчій інженерній роботі з укріплення берегів, зведення та комплектації потрібними спорудами будівельних майданчиків та локальних міні-заводів, будівництва житлових будинків та бараків майбутніх працівників “Будівництва № 1”, прокладання під’їзних шляхів (залізничних та шосейних) тощо. Наприклад, від ТЕЦ було проведено кільцеву ЛЕП, до якої приєднали всі електростанції міста; до Жукова острова підвели п’ять гілок залізничних колій для поїздів.

Секретність була такою, що окрім *зеків*, які працювали за своїм режимом, вільнонайманих робітників спеціально відбирали, на них заводили спеціальні досьє; робітники конкретного титулу не знали, що відбувається поруч; а слова “*тунель*” взагалі потрібно було уникати. Навіть із початком війни всі робітники (як керівного складу, так і прості виконавці) були звільнені від мобілізації до діючої армії. Всього на роботах було використано 12 тис. будівельників, враховуючи близько 3 тис. політ’язнів [9.21].

Роботи проводилися з великим розмахом, зважаючи на дуже тяжкі умови праці (прохідницькі роботи проводилися під тиском від 1 до 4 атмосфер). Вільнонайманим робітникам створювалися всі умови: заробітна плата становила 1,5–2 тис. крб.; через певний час вони проходили двотижневу реабілітацію; харчування було спеціальним: свинячі відбивні, сметана, масло, какао [9.22].

На “Будівництві № 1” було закладено 14 *дільниць-титулів*, на кожній з яких працювало близько 2 тис. робітників. Тут було влаштовано допоміжні установки та виробництва: потужні компресорні, гідроаккумуляторні, ремонтні майстерні, заводи залізобетонних виробів, склади цементу та сипучих матеріалів; встановлено системи: зв’язку, електро- і водопостачання, каналізацію, залізничні та автодорожні під’їзди, а також банно-пральні комбінати, котельні, санітарні частини, гуртожитки, їдальні тощо.

Загальна схема тунелю складалася з двох надземних частин – північної й південної та окремої частини – підруслової залізниці на лівому березі. Вона в районі с. Бортничі виходила на поверхню і далі проходила до залізничної станції “Дарниця”. На правому березі дві наземні залізничні гілки прокладалися від ст. “Жуляни” до с. Пирогів, де входили в наземний тунель, який поступово понижувався в бік Жукова острова. Від Жукова острова

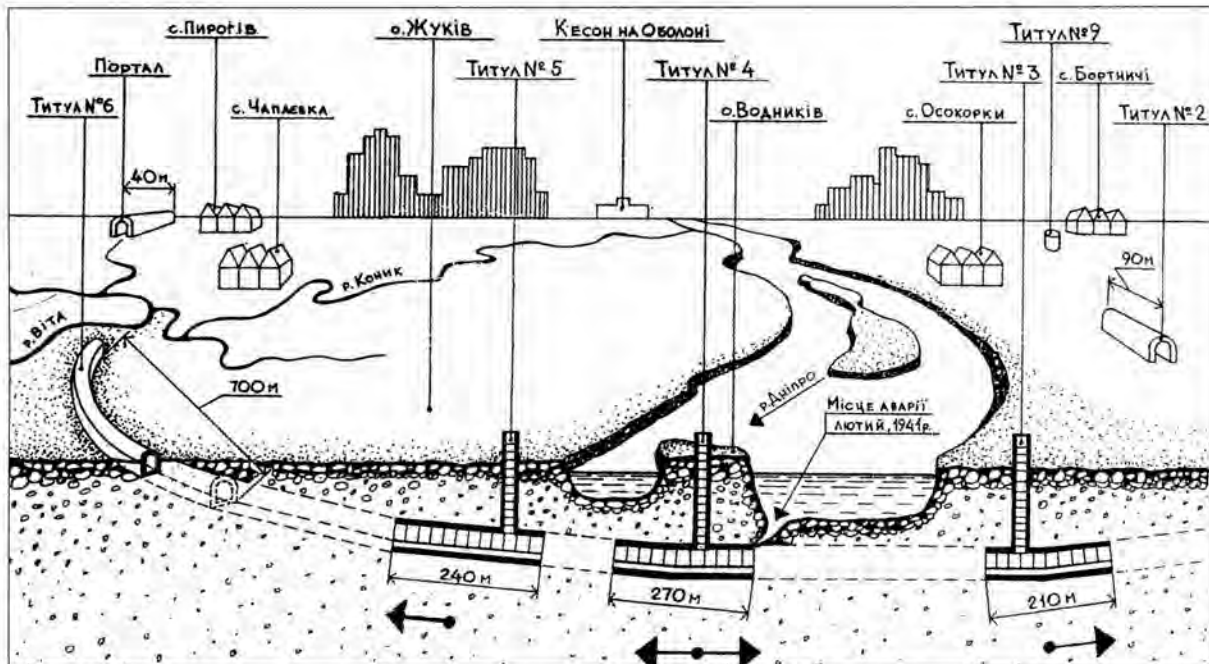


Схема будівництва південної ділянки підрускової залізниці (1936–1941 рр.). Існуючі фрагменти тунелю на 2004 р. (з книги "Дніпровська ділянка поясу бойової слави Жуків остров").

тунель спускався під землю, а потім – під русло Дніпра (див. схему підрускової залізниці) [9.23].

Загальна проектна довжина тунелю становила 6,5 км. Він будувався для пропуску двох залізничних колій у двох напрямках, які можна було в разі потреби швидко демонтувати, і зробити тунель придатним для проїзду автотранспорту та військової техніки.

Будівництво велося одночасно на 14 титулах. *Титули №№ 1–3* розміщувалися на лівому березі біля с. Осокорки, *титули №№ 5, 6* – на Жуковому острові, *титул № 7* – на південній околиці с. Пирогів, *титул № 8* – на ТЕЦ Південно-Західної залізниці, *титул № 9* – біля с. Бортничі, *титул № 10* – на Оболоні [9.24].

Найшвидшими темпами зводився Південний тунель зовнішнім діаметром 8,2 м на *титулах №№ 1–6*. На о. Водників, де глибина проходження тунелю була найбільшою, збудували тунельну секцію, що сполучалася з поверхнею шахти та використовувалася для спуску робітників, подавання електроенергії, інструментів тощо. "При цьому було задіяно два прохідницькі щити. Один здійснював прохід з правого берега, інший – назустріч йому – з лівого. Ще дві тунельні секції, в яких містилося по одному щиту, було змонтовано та опущено на потрібні глибини на берегах ріки" [9.25].

До війни відкритим способом були збудовані окремі ділянки (біля с. Чапаєвка та на Осокорках) та виконано фрагменти тунелів на окремих титулах. На Північному тунелі роботи проводилися більш повільними темпами.



Залізобетонна конструкція тунелю в районі Жукова острова (Титул № 5). Сучасне фото.

Роботи не припинилися з початком війни і тривали до кінця липня 1941 р., після чого за наказом були припинені. Дорогі прохідницькі щити було покрито шаром мастила та затоплено в Дніпрі, затоплено також тюринги, інше обладнання було закопане.

З 18 тис. робітників було сформовано три мостобудівні загони, що спробували евакуювати в тил. Але не всі загони було відправлено своєчасно, є відомості, що деякі з них потрапили в оточення [9.26].

Після війни до ідеї тунельного переходу через Дніпро вже не поверталися. Так і залишилися на київських землях покинуті споруди чергової великої радянської будови. Фрагменти прохідницьких кесонів збереглися на Оболоні, фрагмент наземного тунелю (40 м) – на Жуковому острові, фрагмент (700 м) – на острові Водників та ін. (див. *схему будівництва південної ділянки підрускової залізниці*) [9.27].

9.4. Пропозиції щодо газифікації міста. Дарницька теплоелектроцентраль

Разом із будівництвом у місті нових потужних електростанцій – ТЕЦ та КРЕС – у пресі часто порушувалося питання щодо вкрай необхідної у найближчий термін газифікації Києва. Водночас до відома широкого загалу доводилася необхідність як побутової, так і виробничої газифікації.

Таблиця 8.

Розрахункові потреби Києва в газі на 1937 р. [9.28]

Споживачі	Потреби в газі	
	в млн м ³	в %
1. Побут (Готування їжі, нагрівання води для чаю, прання, миття посуду, прасування)	60	20
2. Комунальне господарство а) громадське харчування – 40 млн б) хлібопечення – 15 млн в) інші – 10 млн	65	21,6
3. Промисловість, технологічні процеси а) існуючі підприємства – 150 млн б) нові підприємства – 25 млн	175	53,4
Разом	300	100
4. Електричні станції (вироблення на конденсаційних станціях – 274 млн кВт; на ТЕЦ – 175 млн кВт)	450	–
Разом	750	–

При цьому доводилося, що коефіцієнт корисної дії газоподібного палива має досягти 0,85, тоді як для твердого він становить 0,14–0,46 залежно від виду палива. Крім того, газове паливо більш екологічно чистий вид, ніж тверде, навіть пилоподібне. Відтоді розпочався пошук можливостей переведення ТЕЦ на газоподібне паливо. Особливо актуальним стало це питання у зв'язку з проектуванням на Лівобережжі Дарницької ТЕЦ [9.29].

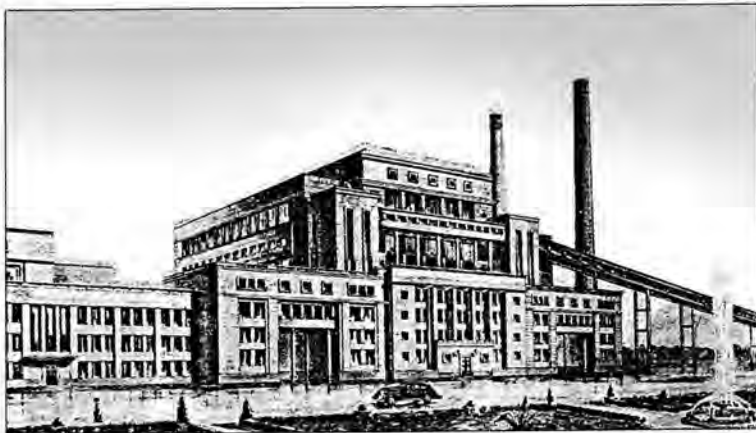
В Інституті хімічних технологій АН УРСР та Укрінсторфі з 1934 р. проводилися роботи з вивчення властивостей природного газу боліт Трубайло та Замглаї на предмет вико-

ристання його як в побутових, так і в промислових цілях [9.30]. Зрештою найбільш перспективною вихідною сировиною для добування промислового газу було визнано торф. Зокрема проводилися лабораторні дослідження у Харківському хіміко-технологічному інституті на предмет отримання газу з торфу Бучанських боліт, і вони були цілком задовільними [9.31]. Водночас промислове виробництво газу потребувало побудови газового заводу. Причому розглядалося два варіанти: будівництво заводу на місці видобування або спорудження його поблизу безпосередніх споживачів, тобто в Києві.

Нарешті вибір було зроблено на користь Києва. Харківська спеціалізована організація “Укркомуненергобуд” розробила ескізний проект газового заводу для розміщення його в майбутньому промисловому районі на Теличці [9.32]. На цьому закінчилася епопея з газифікацією Києва довоєнного часу. Цю проблему було відкладено до найліпших часів, а здійснено у повоєнні роки.

Незважаючи на інтенсивний розвиток Правобережного Києва та реорганізацію існуючих промислових територій, індустріальний розвиток Лівобережжя все ж відставав від намічених термінів. Особливо це позначалося на постачанні електроенергією виробничих установ та будівельних майданчиків Лівого берега, який у майбутньому (за генеральним планом Києва довоєнного часу) розглядався як новий промисловий район столиці. Цей район “<...> вигідний для підходу транспорту з боку води і залізниці, <...> може дати прекрасні площадки з рівним спокійним профілем для нових підприємств, вітри не будуть заносити звідси на місто дим і попіл, великі водні басейни зможуть обслужити фабрики і заводи, які споживають багато води для виробництва і, нарешті, він дуже близький до міста” [9.33].

На найближчий період планувався значний розвиток цього нового промислового району; на 1940 р. він мав складатися в основному з підприємств машинобудування, текстильних та переробних виробництв: віскозного, тонкосуконного, льонового, трикотажного та гумогенераторного комбінатів, шерстемийні, ДВРЗ, фанерного та сажового заводів,



Проект Дарницької ТЕЦ, 1930-ті роки.

м'ясокомбінату, кісткообробного заводу, вапнового комбінату тощо. Загальна потреба в електроенергії мала складати 51, 88 млн кВт, а з житловими селищами включно – 55,88 млн кВт; в теплі та парі – 112, 8 та 137,8 мГкал відповідно [9.34].

Нове “Сормово” середнього і точного машинобудування та легкої індустрії потребувало солідної енергобазиса, бо відмічені вище підприємства були великими споживачами тепла й електроенергії. З цією

метою планувалося побудувати нову ТЕЦ (Дарницьку), оскільки існуюча ТЕЦ ППЗ на цей час вже не справлялася з реальними навантаженнями, враховуючи й левову частку електроенергії, що відпускалася на “Будівництво № 1”.

За попередніми розрахунками, на 1937 р. основні промислові витрати мали становити 25,2 тис. кВт електроенергії та 111,8 т пари (див. табл. 9).

Таблиця 9.

Розрахункові потреби Лівого берега в електроенергії на 1937 р. [9.35]

№ з/п	Споживачі	Теплове навантаження нормальної пари, т			Максимальне енергетичне навантаження, кВт
		Пара до 4 атм. абс.	Гаряча вода	Сумарні витрати	
1	Вагонбуд I та II черги	21,4	31,8	53,2	9 000
2	Тонкосуконний комбінат	24,8	22,8	47,5	6 000
3	М'ясокомбінат	3,4	1,6	5,0	1 500
4	Фанерний завод	—	—	—	600
5	Камфорний завод	—	—	—	600
6	Залізничний вузол	—	—	—	2 000
7	Бровари	—	—	—	800
8	Дарниця (пром. і побут)	—	—	6,0	800
9	Слобідка (пром. і побут)	—	—	—	1 500
10	Інші	—	—	—	2 500
	Разом			111,8	25 200

Спочатку потужність нової ТЕЦ розраховувалася на 25 тис. кВт, але через два роки її було збільшено до 200 тис. кВт, причому на першу чергу передбачалося 100 тис. кВт (вважалося, що після 1940 р. додасться ще 9 тис. кВт електричного і 31,5 мГкал теплового навантаження) [9.36].

За технічним проектом Дарницька теплоелектростанція мала виробляти не лише електроенергію та тепло, а й холод. На ТЕЦ планувалося встановлення центральної холодильної установки для трансформації відкидного тепла в холод, який планувалося використовувати для мерсеризації прядива на тонкосуконному комбінаті, для холодильних установок м'ясокомбінату та виробництва морозива.



Дарницька ТЕЦ, 1957 р. Фото автора 2008 р.

На майбутньому виробництві було заплановано встановити турбогенератори загальною потужністю 50 тис. кВт з двома відборами пари – 13 та 1,2 атмосфер та два котли по 50 тис. кВт кожний. Котли прийнято високого тиску в 140 атмосфер, при температурі пари – 500 °С, прямоточні, системи професора Рамзіна, що було новітнім досягненням у цій галузі⁹⁶. Архітектурний проект нової теплохолодоелектроцентралі – ТХЕЦ Лівобережного району Києва – було розроблено київським відділенням ТЕП у формах *конструктивізму* як данину певним традиціям (автор проекту – архітектор П. П. Кузнецов) [9.37].

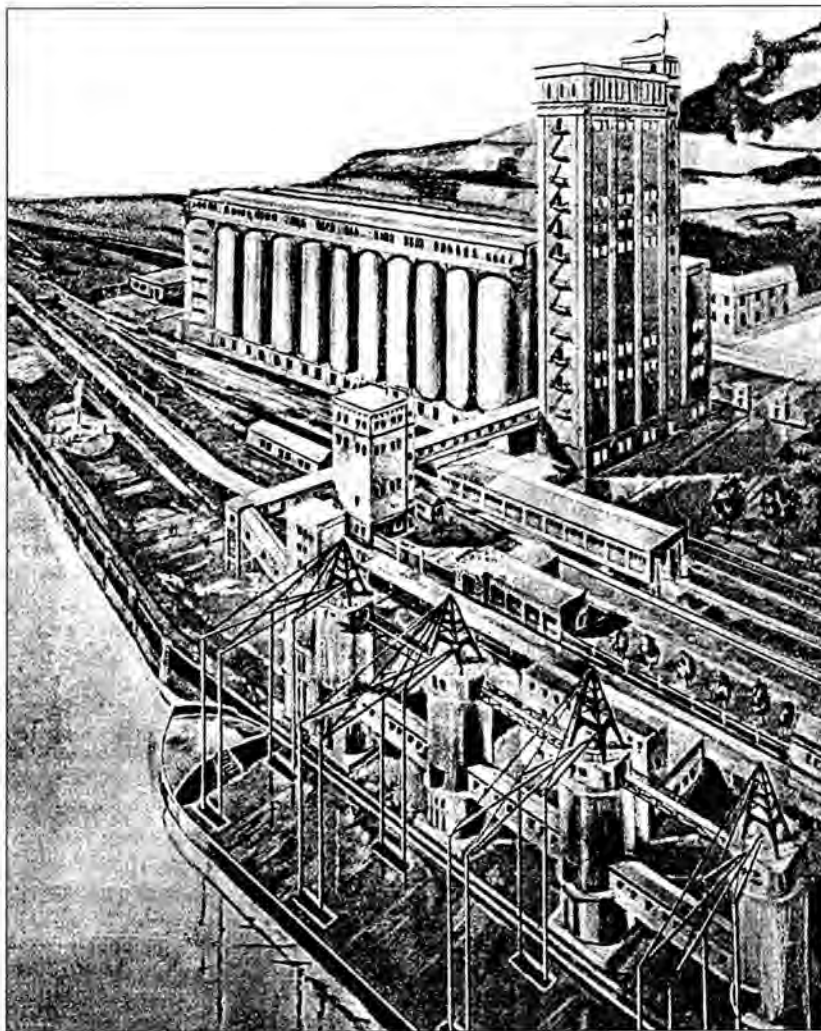
До війни проект Дарницької ТЕЦ так і не було реалізовано, натомість провели реконструкцію вже існуючої ТЕЦ ППЗ. У зв'язку з цим у 1939 р. було намічено суттєво збільшити потужність останньої, з метою чого виконано проект щодо її розширення [9.38].

9.5. Нові виробничі об'єкти Києва: елеватор, Дарницький льоновий комбінат

Одними з найбільш цікавих за технологічним та архітектурно-образним рішеннями серед намічених до будівництва виробничих об'єктів Києва були: проект нового елеватора, що мав розміщуватися на набережній у районі Подолу, та проект комплексу льонового комбінату в Дарниці. Обидва було розроблено в 1936 р., але жоден з них не було реалізовано у довоєнний період.

Елеватор все ж таки було зведено у повоєнні роки (1951–1953 рр.), однак з численними поправками: його було споруджено значно меншим за габаритами та за більш простою технологічною схемою [9.39].

Київський елеватор мав стати третім за величиною після вже збудованих херсонського та



Проект елеватора, 1930-ті роки.

⁹⁶ Вважалося, що радянський прямоточний котел був найбільшим на той час котлом у світі, що працював під тиском понад 100 атмосфер у нормальних експлуатаційних умовах. На випробуваннях такі котли повністю себе виправдали.

маріупольського, з продуктивністю 50 тис. т зерна на рік. Такий елеватор повинен був бути першим, в якому мали застосувати пневматичні механізми вітчизняного виробництва для розвантаження барж, за допомогою яких зерно з барж мало потрапляти в бункери силосів, розміщених на причалах, а звідти підземною галереєю надходити в башту елеватора. Елеватор повинен був розміщуватися на березі Дніпра, щоб його завантаження було можливим як з води, так із залізниці. Для цього необхідно було побудувати причал зі спеціальним приймальним устаткуванням та підвести залізничну колію від ст. "Петрівка" до набережної [9.40].

До складу комплексу елеватора мали входити: силосний цех – головна споруда, що складалася з 44 силосів діаметром 8 м та заввишки 40 м кожний, із загальною місткістю 50 тис. т зерна); елеваторна башта, прибудована до силосного цеху (висотою 70 м); 8 підземних бункерів для завантаження або розвантаження зерна одночасно з восьми вагонів; 4 силоси на причалі, а також підсобні приміщення (трансформаторна, гараж, побутові приміщення, клуб тощо). В елеваторі мали використовувати три *порії* – механізми для пересування зерна потужністю 350 т/год [9.41].

Задум щодо будівництва елеватора на набережній Подолу втілили лише після війни, в 1953 р., за проектом інституту "Промзернопроект", але у більш скромних масштабах. У цей час вже широко застосовувалась уніфікація споруд окремих виробництв або їхніх складо-



Сучасний вигляд елеватора на Подолі, 1954 р. Фото автора 2006 р.



Проект Дарницького льонового комбінату. Загальний вигляд.



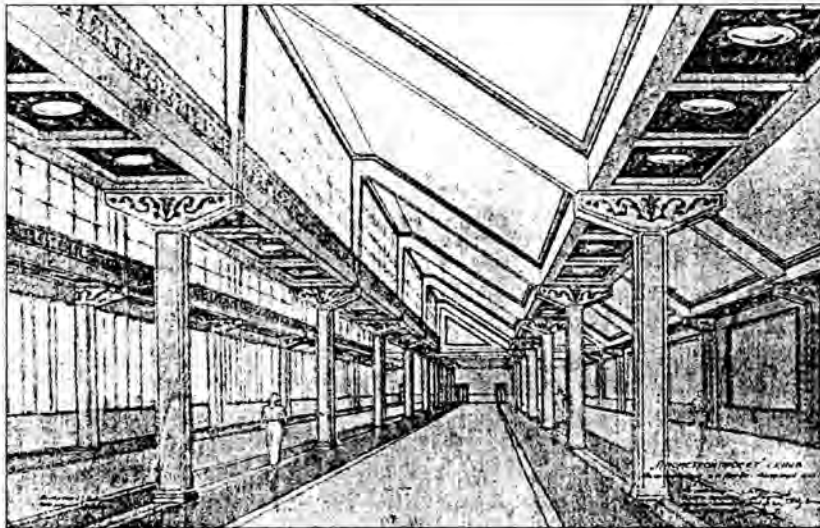
Проект Дарницького льонового комбінату. Башта хімічної станції обробної фабрики комбінату.

вих, тому було використано типовий елеватор М-3-175 з продуктивністю норій 175 т/год (замість 350 т/год як у довоєнному проекті) [9.42]. Хоча кількість силосів передбачалася такою ж, їхня потужність замість 50 тис. т становила майже вдвічі меншу – 26 400 т; діаметр силосу також був не 8, а лише 6 м. Але загальна потужність зведеного елеватора була набагато більшою. У первинному проекті вона становила 350 т/год., а в реалізованому – 32 тис. т на добу – тобто 1 333 т/год. [9.43]. Проект реалізували за більш простою схемою; в ньому були відсутніми приймальні силоси на причалі. У даному випадку пневматична установка відразу закачувала сировину в башту елеватора. Незважаючи на те, що у проекті було використано типову виробничу споруду, чомусь цей проект вважається авторським, а споруда потрапила до списку архітектурної спадщини та перебуває на обліку як пам'ятка архітектури місцевого значення [9.44].

Щодо містобудівного розташування цієї значної за розмірами промислової споруди, то її місце було обране досить невдало. Стосовно історичних кварталів Подолу вона є дисгармонійною, оскільки завдає зовсім інший масштаб всьому району та нівелює історичне середовище та цінну історичну забудову.

Льоновий комбінат, який було запроектовано для Лівобережного промислового району, мав становити потужне виробництво з продуктивністю 18 млн м тканини на рік. Планувалося, що нове виробництво за своїм асортиментом буде одним із найбільших у СРСР. Проектування цього велетня здійснювалося в київському відділенні “Промбудпроект” із залученням фахівців зі спеціалізованого інституту “Льонопроект” (Москва) для розробки технічної частини проекту.

Об'ємно-розпланувальна частина проекту виконувалася групою архітекторів під керівництвом А. Хорхота (співавтори-архітектори: І. Кибальчич, П. Кузнецов, В. Конопацький, М. Кір'янов та інженер А. Фролов; за участі В. Давидюка та М. Ладигіної) [9.45].



*Проект Дарницького льонового комбінату.
Интер'єр ажурного відділу обробної фабрики.*



*Проект Дарницького льонового комбінату.
Интер'єр ватерного цеху прядильної фабрики.*

Згідно з чинними пропозиціями, величезний комбінат мав займати територію у 40 га та вміщувати понад 40 об'єктів різного призначення. Вперше в основу генерального плану виробництва було покладено функціональне зонування з чітким розмежуванням транспортних та людських потоків (7 тис. роб. на добу та 2 тис. роб. за зміну). Парадний під'їзд до комбінату було орієнтовано на основну магістраль Лівобережного району – Броварське шосе.

Архітектурно-розпланувальна композиція генплану була побудована на регулярному розташуванні виробничих кварталів окремих фабрик, що були об'єднані у величезне виробництво. Основною домінантою об'ємно-розпланувальної структури комплексу намічалася 46-метрова башта хімічної станції, що суміщала в собі також функцію водогінної вежі. Проектом було запропоновано деякі прийоми індустріальних методів будівництва та дещо з номенклатури стандартних деталей та конструкцій [9.46]. Головною позитивною стороною проекту стала повна узгодженість його технічної основи з архітектурно-розпланувальним рішенням.

<...> Окремі етапи технологічного процесу органічно пов'язуються між собою в потрібній послідовності (надходження та сортування льону, чесання, прядіння, вибілювання, ткацтва, оброблення і вихід готової продукції). Чотири фабрики комбінату: чесальна, прядильна, обробна і ткацька розплановані в трьох корпусах з площею понад 2 гектари кожній. Корпус обробної фабрики, що обробляє як напівфабрикат – пряжу, так і тканину, розташований в середині виробничої зони, між корпусами прядильно-чесальної і ткацької фабрик.

<...> На першій, найнижчій терасі майданчика, розміщена вхідна, так звана, "передкомбінатська" зона, до складу якої входять групи: адміністративна (головна і прохідна контори), навчально-дослідна (ФЗУ і лабораторія), медико-санітарна (дитячі ясла і амбулаторія), житлова (аварійне селище), а також їдальня і пожежне депо. Цей вхідний майдан, оточений 5 будинками, підкреслюється 3-поверховими наріжними об'ємами головної контори та ФЗУ і замикається колонадою прохідної контори.

На другій підвищеній терасі розташовується зона основних фабрик комбінату, з орієнтуванням входів у сторону основного людського потоку, тобто головного під'їзду" [9.47].

Автори проекту, ознайомившись зі специфікою льонового виробництва та взявши за основу технологічний проект комбінату, розроблений московськими колегами з "Льонопроєкту", досить ґрунтовно підійшли до створення архітектурного образу підприємства. Особливо ретельно, із застосуванням сучасних конструкцій, було виконано виробничі приміщення. Основою багатьох конструктивних рішень стали залізобетонні однопрогонні рамні та багатопогонні шедові покриття. Лаконічне вирішення інтер'єрів цехів окремих виробництв, характерне для конструктивізму, майже цілком відповідало зовнішньому образу виробничих будівель. Але привнесення до ансамблю класицистичних елементів, таких як: симетрія, деякою мірою деталізація у вирішенні стінових площин, розвинений карниз, балюстради та декоративні скульптури, означало відхід від канонів "чистого" лаконічного конструктивізму 1920-х років.

Ретельно розроблений архітектурний проєкт цього грандіозного за розмахом текстильного виробництва в Лівобережному районі Києва так і не було реалізовано.

X

Типологія та класифікація виробничих та інженерних споруд Києва передвоєнної доби



Збережена до нашого часу індустріальна спадщина Києва являє собою досить різноманітні за галузевими напрямками виробництва. Чимало з них виникли та набули остаточного розвитку за радянської доби. Деякі, започатковані ще наприкінці XIX ст., за радянських часів докорінно змінили свою технологію або галузеву орієнтацію, рухаючись у ногу з часом.

Загальний розвиток будівельної техніки на межі XIX–XX ст. значно сприяв використанню в промислових спорудах нових будівельних матеріалів та конструктивних прийомів, зокрема при більш широкому застосуванні металу та залізобетону самі конструкції стали елементами архітектурної виразності. Використання “оголених” конструктивних елементів – ферм покриття в інтер’єрі одноповерхових виробничих приміщень, металевих опор та інших деталей виробничого інтер’єру – привнесли особливий шарм у виробничу забудову. Водночас велися пошуки щодо відповідності певних типів конструкцій та їх окремих елементів технологічній основі виробництва.

Запровадження багатопрогонних виробничих приміщень для розміщення габаритного технологічного обладнання та використання прогресивних на той час підйомно-транспортних засобів потребувало додаткового денного освітлення, що стало можливим із широким застосуванням ліхтарів денного освітлення, які монтувалися в конструкцію дахів. Ці додаткові освітлювальні пристрої стали настільки розповсюдженими, що їхнє використання продовжувалося і після запровадження штучного освітлення виробничих приміщень [10.1].

Незважаючи на значні успіхи індустріального розвитку на межі XIX та XX ст., після докорінної зміни суспільної орієнтації країна пережила тяжку економічну та духовну кризу. Тому перше радянське десятиліття в Києві, як і в країні в цілому, передусім було пов’язане з організацією промислового комплексу на нових соціалістичних засадах. Для початкового періоду радянської індустріалізації характерна перевага загальних побажань над реальними економічними можливостями. Тому грандіозні проекти щодо конкретних виробничих споруд часто не мали реального підґрунтя для реалізації.

У відбудовчий період вирішувалися загальні економічні завдання, що напряду були пов’язані з пошуком можливостей для виживання молодої радянської держави, яка опинилася в непростій економічній та політичній ситуації. Тому виробниче будівництво цього періоду можна розглядати в контексті винятково ремонтних заходів. *“<...> Неблагоустроенные территории с участками незавершенного строительства и “временными” строениями были характерны для многих старых предприятий на первом этапе их восстановления и реконструкции. Расширение промышленных предприятий в отдельных случаях сопровождалась приближением их к кварталам прежней жилой застройки, которая по проектам предназначалась к сносу” [10.2].*

З початком радянської індустріалізації картина промислового потенціалу окремих міст та регіонів почала змінюватися. Відповідно до планів розвитку соціалістичної індустрії промисловість багатьох міст загалом та Києва зокрема збагатилася новими галузями, що потребували використання нових типів промислових споруд та модернізації існуючих. Особливо це стосувалося підприємств енергетики, важкої індустрії, деяких галузей легкої та харчової промисловості.

Зважаючи на тогочасні виробничі потреби, необхідна була модернізація й існуючої інженерної інфраструктури, насамперед енергетики. У зв’язку з цим під час розробки нових енергетичних споруд (електростанцій) були суттєво змінені звичні технологічні схеми. Тепер проекти нових електростанцій розроблялися, орієнтуючись на прогресивний зарубіжний досвід. Відповідно до аналогічних зарубіжних зразків, станції відрізнялися між собою

типами, способом отримання електроенергії, видами палива та кількістю продуктів енергетичного виробництва. Приміром, ТЕЦ Південно-Західної залізниці, крім електроенергії, виробляла пару для виробничих та гарячу воду для міських побутово-комунальних потреб, зокрема для опалення приміщень. Дарницька ТЕЦ (або ТХЕЦ) взагалі планувалася багатофункціональною: крім *тепла*, вона повинна була виробляти також *холод* для підприємств харчової промисловості.

Для періоду індустріалізації був характерний пошук нових можливостей у різних напрямках будівництва: в урізноманітненні типів інженерних конструкцій; у застосуванні нових енергоносіїв; у вдосконаленні розміщення як окремих промислових об'єктів, так і виробничих територій у структурі населених місць тощо.

Галузева різноманітність промислових виробництв потребувала нових конструктивних та технологічних прийомів у проектуванні промислових об'єктів. У передвоєнні часи саме у промисловому проектуванні почали формуватися певні технологічні норми та правила для споруд різного функціонального призначення. З цією метою було запроваджено систему відомчих проектних бюро, які в подальшому стали головною базою для створення мережі централізованих державних проектних організацій та інститутів: Діпромет, Діпромаш, Держпроектбуд (пізніше – Промбудпроект), Текстильбуд (пізніше – Діпролегпром) та ін., а також їхніх філій у значних індустріальних та культурних центрах країни, таких як: Ленінград, Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Владивосток, Ростов-на-Дону тощо. Галузеве проектування, що базувалося на певних вимогах до конкретних видів виробництв та їхніх промислових споруд, отримало широке поле діяльності вже на перших етапах створення відповідних галузевих установ [10.3].

Орієнтуючись передусім на розробки провідних промислових зарубіжних країн, зокрема Німеччину, Францію, Англію та Сполучені Штати Америки, в радянських проектних установах почала розвиватися система галузевого проектування. Вона передбачала розробку спеціальних універсальних технологічних схем, які мали бути покладені в основу розробки виробничих та інженерно-транспортних споруд. До них належали: гідро- та теплові електростанції; металургійні та металообробні виробництва за новими технологічними схемами; нові машинобудівні виробництва (зокрема важке та середнє машинобудування); нові промислові підприємства легкої та харчової промисловості тощо. Таким чином, фахівці, набуваючи певного досвіду в проектуванні об'єктів різних галузей промисловості, поступово отримували певну спеціалізацію. Це стосувалося як технологічної, так і архітектурної складової індустріальних об'єктів.

Якщо раніше архітектурний проект промислового виробництва розроблявся невеликою проектною фірмою під керівництвом відомого фахівця, то на нових засадах виробничими об'єктами опікувалися колективи спеціалістів: архітектори, конструктори, інженери-технологи, фахівці з інженерного постачання та планувальники. Проектування виробничих об'єктів стало багатопрофільним. Набутий досвід давав можливість здійснювати перші спроби уніфікації виробничих споруд, певних конструктивних схем та окремих конструктивних елементів, на основі яких пізніше було запроваджено системи певних галузевих нормативних параметрів і які в промисловому проектуванні повоєнного часу відігравали роль основних.

Наочним підтвердженням цьому є об'єкти енергетики та залізничного транспорту. Наприклад, у тогочасних спеціалізованих монографіях із будівництва залізничних вокзалів відмічалось: *“До настоящего времени у нас не выработаны общие нормы для проектирования вокзалов, существующие же нормативные данные вырабатывались от случая к случаю, при проектировании отдельных объектов. Такие нормы, созданные практикой, лишь в отдельных случаях проверялись специальными обследованиями и хронометражем. Кроме того, все те данные, из которых исходят при расчете помещений вокзала, основываются обыкновенно на <...> весьма приближенных и подверженных частым изменениям предпосылках, как-то:*

коэффициент подвижности населения, коэффициент неравномерности движения <...> и т.п.

<...> Много внимания уделяется практике строительства вокзалов не только в СССР, но и за границей, что вызывается стремлением критически использовать весь накопившийся по этому вопросу опыт и изучить самым тщательным образом все, что нам дает новейшая американская и европейская техническая мысль” [10.4].

Тісний взаємозв'язок архітектурних та технологічних рішень потребував урахування архітекторами санітарно-гігієнічних та інженерно-будівельних особливостей проектування конкретних промислових об'єктів. На початковому етапі індустріалізації як для країни в цілому, так і для окремих регіонів та промислових центрів, архітектурні завдання визначалися головним чином функціональною специфікою різних галузей промисловості. Зовнішній вигляд промислових споруд вирізнявся, насамперед, практичним техніцизмом, якому повністю відповідав новий стиль – *конструктивізм*, що домінував у радянській архітектурі в 1920-х – на початку 1930-х років.

Треба віддати належне радянському керівництву в тому, що нові значні виробничі та інженерні об'єкти, які з'являлися на теренах СРСР, будувалися з запровадженням передових на ті часи технологій, які мали широке застосування в країнах Європи та Америки.

Індустріальні новації щодо виробничої забудови Києва насамперед мають місце в об'єкті вирішенні ранніх виробничих споруд, зведених у *конструктивізмі*, – електростанціях (ТЕЦ та КРЕС) та знімальному павільйоні Київської кіностудії. Прикладом розвитку традицій раціонального модерну в архітектурі слід вважати новий Київський вокзал відомого київського архітектора О. М. Вербицького.

За загальною конструктивною типологією всі виробничі об'єкти, що виникли в цей період, як і раніше були представлені двома системами: стіновою та каркасною (або як її тоді називали – *фахверковою*). Нові споруди в стилі *конструктивізму* в основному зводилися із застосуванням каркасних систем, з каркасом різного кроку та різноманітними за формою стояками. Промисловий каркас складала рамні конструкції – одноповерхові (хлібозавод № 4, цехи Дарницького льонокомбінату), багатоповерхові (головний корпус ТЕЦ, трикотажна та швейна фабрики) або склепінчасті (аркові) – плазовий корпус корабельні ім. Сухомлина, цех заводу “Ленінська кузня”, що на Рибальському півострові. Крім того, під багатоповерховими рамними конструкціями мають на увазі конструкції насосних та бункерних коридорів із важкими баками, димососами, вентиляторами, бункерами, а також конструктивні системи машинних приміщень з підкрановими рейками для розміщення монтажного технологічного обладнання [10.5].

Для електростанцій, що будувалися на території СРСР, на кінець 1930-х було сформовано систему основних конструктивних прийомів та типові конструктивні схеми різних технологічних параметрів. ТЕЦ та КРЕС увійшли в число перших споруд, на яких випробовувалися основні конструктивні схеми та об'ємно-композиційні прийоми розміщення технологічного устаткування. Ці схеми пізніше лягли в основу розробки типових проектів електростанцій. У довідковому посібнику для архітекторів “Архитектура электростанций” (1939 р.) сказано: “Современная электростанция почти при любом решении представляет собой сооружение, где в поперечном направлении существуют двухэтажные помещения большого пролета и большой высоты – котельная и машинный зал – чередуются с многоэтажными малого пролета – бункерным, насосным, дымососным отделениями. При параллельной компоновке основных цехов здание решается как система многоэтажных рам малого пролета, между которыми устраиваются покрытия по свободно опирающимся фермам. Применение жестких этажерок обеспечивает устойчивость здания. <...> Взаимное расположение <...> элементов зависит от технологической компоновки, но из них можно выделить ряд элементов <...>, которые будут иметь общие характеристики для многих типов электростанций” [10.6].

Одноповерхові каркасні будівлі переважно використовувалися або для розміщення габаритного технологічного обладнання, або для виробництв з простою технологічною схемою та незначними обсягами. На об'єктах легкої, харчової або переробної промисловості застосовувалися, як правило, багатоповерхові споруди, схеми яких базувалися на технологічних лініях вертикальних типів. До перших київських багатоповерхових підприємств харчової та легкої промисловості радянського часу слід віднести консервний завод, який було створено із використанням цехів колишнього пивоварного заводу Ріхерта (вул. Сирецька), а також нові виробництва: макаронну та 4-ту взуттєву фабрики (Куренівка); Хлібозавод № 4 (Лук'янівка); швейну та трикотажну фабрики (Протасів Яр).

На той час найбільш тектонічно досконаліми за своїми конструктивними характеристиками стали споруди, конструктивну основу яких становили огорожувальні конструкції полегшених типів, що прийшли на зміну масивним каркасно-стіновим будівлям кінця ХІХ – початку ХХ ст. Особливо це простежується в електростанціях, головні приміщення яких становлять *гарячі* виробництва, або в складських спорудах, які не потребують опалення. У *конструктивізмі* застосування полегшених стінових конструкцій цілком узгоджувалося з архітектурним образом споруди, створеної на основі тектонічної правдивості [10.7]. Прикладами таких споруд є котельня зала Київської районної електростанції (КРЕС) та головний знімальний павільйон Київської кіностудії (кінофабрика ВУФКУ).

Застосування *конструктивізму* в промислових будівлях обумовило певні типові конструктивні прийоми, а саме: підкреслювання великої протяжності крупних виробничих корпусів, зокрема металургійних або машинобудівних виробництв, горизонтальними суцільними вікнами. Зворотним боком цього композиційного прийому була невиправдана монотонність протяжних фасадних площин. Для уникнення цього недоліку застосовувалися спеціальні елементи композиційної виразності – вертикальні членування фасадних площин пілястрами відповідно до характеру промислового каркасу певної будівлі [10.8]. Такі прийоми було застосовано в архітектурі нових виробництв харчової промисловості – в головному корпусі хлібозаводу № 4 та макаронній фабриці, що на Куренівці.

У нових конструктивних каркасних системах основним матеріалом стояків або рамних несучих конструкцій був переважно монолітний залізобетон. Значні огорожувальні стінові поверхні, як правило цегляні, підлягали тинькуванню. Тиньковані та пофарбовані поверхні стін – одна з ознак *конструктивізму* – були присутніми майже в усіх зведених в ті часи виробничих будовах. У промисловому будівництві на той час спостерігався відхід від *лицьової* цегляної кладки взагалі. *Оголена* цегляна кладка з'являлася лише в окремих випадках.

Декоративним доповненням до тинькованих стінових поверхонь було застосування натурального або штучного каменю на цементному розчині, що використовувався для облицювання цоколів споруд або інших вертикальних елементів.

Відхід від *конструктивізму*, що мав місце, починаючи з середини 1930-х років, у промисловій архітектурі виявився в спробі запозичення класичних елементів у каркасних конструктивних системах (проект реконструкції заводу “Ленінська кузня”). Введення в площину легкої стінової огорожувальної конструкції таких елементів, як: пілястри, лопатки, розкріповки, портали та інші форми з арсеналу пластичних членувань несучих стін, робило архітектурний проект набагато дорожчим, а іноді просто унеможливило виконання в натурі так званої *кам'яної пластики*, що імітувала *важкі* несучі елементи стін у матеріалах та конструкціях, які самі по собі були *легкими* [10.9].

Композиційна виразність промислових об'єктів досягалася й іншим шляхом – використанням нових типів покриття: тонкостінних склепінчастих або складчастих (шедових) з прямолінійним або криволінійним накресленням. Крім того, під час проектування багатьох виробництв зовнішні технологічні пристрої почали використовуватися також як засоби композиційної виразності – доміанти та акценти. До них належали: цегляні або металеві

димарі та витяжки, пілони вентиляційних шахт, підйомники та сходові клітки, кранові естакади та інші елементи технологічного устаткування [10.10]. Ці *оголені* інженерні пристрої (часто в комплексі з рекламою або назвою виробництва) також були знаковими елементами часу. Найбільшої образності надавалося адміністративним та адміністративно-побутовим корпусам, які у проектних пропозиціях набули особливої виразності.

За радянських часів однією з характерних рис промислового проектування стала його комплексність. Систему та методику комплексного проектування промислових виробництв було закладено ще в 1930-х, а остаточно затверджено в 1960-х роках. Першочерговими завданнями при проектуванні кожного промислового об'єкту (або групи підприємств) були: оптимальне розміщення виробництва в структурі населеного місця та вирішення його генерального плану.

Пізніше такі передпроектні розробки, як "Схеми розміщення промислових підприємств або територій" лягли в основу проектування всіх без винятку промислових об'єктів. Значення промислових територій як містоформуючих чинників було також враховано під час створення методичної системи з розробки генеральних планів міст та генеральних планів конкретних виробництв. Саме вони набагато років наперед визначили характер організації промислових територій у структурі розпланувальної системи міста. [10.11]. Основними містобудівними розробками передвоєнного часу, в яких закладено певні ідеї щодо розвитку київської промисловості у майбутньому, були "Генеральний план реконструкції Петрівсько-Куренівського району" та "Генеральний план розвитку Лівого берега". На той період промисловість Києва дійсно стала основним містоформуючим чинником. На неї були "зав'язані" головні магістралі, і вона визначила на перші десятиліття повоєнного часу основні міські функціональні зони та заклала передумови для подальшого розвитку майбутніх районів та масивів Києва.

Разом з тим не залишилася поза увагою й естетика виробництва. Вона отримала нові риси, притаманні саме даному періоду – періоду становлення радянської економіки. Основна теза – будувати багато, швидко та просто, без будь-яких надмірностей та прикрашань – повністю відповідала основним гаслам часу. Стиль *конструктивізм* як найбільш відверто функціональний (західний аналог вітчизняного стилю в мистецтві – *функціоналізм*) на початковому етапі радянського господарювання був співзвучний новим ідеологічним засадам. Образ нового грандіозного та світлого майбутнього, яке належало побудувати відразу ж, визначав відверто оптимістичний характер більшості провідних виробничих споруд, що зводилися на території Києва в 1920-х – на початку 1930-х років.

У той час у містобудівній практиці продовжує розвиватися традиція запровадження промислово-селищних угруповань, початок яким було покладено в дореволюційні часи під час створення так званих "*Залізничних колоній*" – спеціальних селищ для залізничників, розміщених неподалік головних залізничних станцій та ремонтних майстерень. У радянські часи зведення відомчого житла стало доволі розповсюдженим явищем, особливо для більшості нових крупних підприємств Києва, причому житло розташовувалося в безпосередній пішохідній доступності від місць роботи. До перших робітничих селищ належать: житловий район заводу верстатів-автоматів (Святошин) та селище Дарницького вагоноремонтного заводу. Пізніше компактне будівництво відомчого житла набуло досить широкого розповсюдження. Така практика особливо характерна для перших повоєнних десятиліть, коли робітничі селища зводилися за межами центральних районів міста, використовуючи переважно малоповерхову садибну забудову.

На думку автора, було б нецільно стверджувати, що в Києві у передвоєнні роки склалася архітектурна школа промислового проектування, але деякі фахівці спеціалізувалися винятково на проектуванні виробничих будівель. Виконуючи державні замовлення загальносоюзного значення, проекти промислових споруд для Києва розробляли не лише місцеві архітектори. Наприклад, конкурсний проект на спорудження Київського вокзалу

пов'язано з братами Весніними, Жолтовським, Щусевим та іншими провідними архітекторами Москви; у проектуванні льонового комбінату, а також у розробці його технологічного проекту брали участь лєнінградські фахівці тощо.

Деякі архітектори, досить відомі ще з дореволюційних часів, дійсно брали активну участь у промисловому проектуванні та містобудуванні: В. А. Безсмертний, О. В. Кобелєв, О. М. Вербицький, В. М. Риков, М. О. Даміловський, П. П. Хаустов, В. О. Осьмак та ін. Групи, що працювали у промисловому проектуванні галузевих виробництв, були очолені фахівцями молодшого покоління, які займалися як практичною, так і викладацькою діяльністю. До них належали: П. П. Кузнецов, О. Я. Хорхот, В. І. Безпалій, М. Г. Гречина, В. М. Онащенко. На той час почали формуватися окремі проектні групи згідно з різними напрямками галузевого проектування. Але майже вся збережена до нашого часу довоєнна радянська промислова забудова зводилася винятково силами творчих колективів, які створювалися під певне держзамовлення. Після виконання таких завдань ці колективи часто розпадалися, щоб з'явитися знову в іншому складі для вирішення нових завдань.

Серед інженерів, що мали відношення до виробничого будівництва та інженерних робіт по місту, були: Є. Оппоков, І. Кіричко, Є. Роминський, В. Безпалій, І. Ліпкес, Е. Цельтнер, Н. Гольштейн та ін.

ПІСЛЯМОВА

Майже століття відмежовує сьогодення від тих історичних подій, які відбувалися на території Києва та зробили важливий внесок у формування того міського способу життя, яким ми живемо зараз і до якого вже звикли. Комфорт міського помешкання, який зараз неможливо уявити без електрики, водогону, каналізації, централізованого опалення, міського транспорту та інших зручностей, сприймається як належне. Але були часи, коли всі нововведення просто вражали. Дійсно, саме в такий незначний проміжок часу було зроблено так багато, і всі досягнення або майже всі знайшли своє продовження у майбутньому, поступово вдосконалюючись та видозмінюючись залежно від загального науково-технічного прогресу. Мовчазні свідки та учасники тих подій ще й досі існують в образі історичних споруд, нагадуючи про колишні перемоги та перші вдалі (а іноді й невдалі) експерименти на тернистому шляху прогресу.

На жаль, не можна не зауважити, що за роки, коли збиралися матеріали для даної праці та тривало написання монографії, загальне становище всіх без винятку історичних споруд Києва значно погіршилося. Не залежно від ступеня культурної цінності жодна історична будівля не має гарантії бути збереженою для нащадків, навіть якщо є всі юридичні підстави для захисту її від знищення. Стихійні містобудівні перетворення, що часто не мають стримуючих важелів, вже суттєво змінили і продовжують процес знищення традиційного історичного середовища міста. Насамперед це стосується кварталів історичної забудови центру. Там, де нещодавно існували у досить задовільному стані історичні будови, зведені переважно на зламі XIX та XX ст., тепер височіють паркани або ж ганчір'ям та рекламою закрито цінні історичні споруди, які вже поставлені на так звану "реконструкцію". А за всім цим вже проглядається майбутнє обличчя нового Києва. В основному – це висотна житлова забудова або офісно-житлові та торговельні об'єкти, які приходять на зміну історичній житловій забудові центру. Якщо житлова історична забудова міста становить близько 90 % від загальної нерухомої спадщини Києва, то й так досить нечисленні цінні виробничі та інженерні споруди знаходяться зараз у найбільш скрутному стані (з них дійсно автентичними на цей час є близько двох десятків на все місто!).

Найбільше потерпає від цього будівельного свавілля нерухома виробничо-технічна спадщина, яка з усього видового різноманіття культурної спадщини Києва на сьогоднішній день є найменш захищеною. На відміну від традиційних видів нерухомої спадщини – архітектурної або історичної, виробничо-технічні об'єкти тільки нещодавно отримали узаконену підтримку. Наприкінці 2004 р. до Закону України "Про охорону культурної спадщини" було внесено відповідні поправки щодо нерухомих об'єктів науково-технічної спадщини як окремого виду культурної спадщини України. Раніше всі більш-менш цінні виробничі або інженерні об'єкти як правило відносили до архітектурної спадщини і таким чином зберігали їх. Значна кількість таких об'єктів досі знаходилася на попередньому обліку як *щойно виявлені об'єкти культурної спадщини*. І така ситуація є типовою протягом останніх десятиліть. Охоронці вдавалися, наприклад, до своєрідних хитрощів, аби якомога більше об'єктів виробничої спадщини було збережено. При цьому об'єкти інженерно-технічної або виробничої спадщини охоронялися як носії славетного історичного минулого – як свідки революційних або інших героїчних подій. У такому випадку вони знаходилися під охороною вже як пам'ятки історії.

Зараз індустріальна спадщина Києва має всі підстави охоронятися за видовою приналежністю як "пам'ятки науки і техніки". Вона є невід'ємною частиною загальної культурної спадщини міста. Але переважна більшість об'єктів, що перебувають на попередньому обліку вже не один рік та не мають фактичного господаря, переходячи з рук у руки, поступово втрачають свої первинні якості. Особливо це характерно для тих об'єктів, що давно не

використовуються за своїм первинним призначенням (або ж просто не використовуються, поступово перетворюючись на руїни), але як архітектурні споруди якийсь час продовжують своє існування.

Наприклад, досить сумне враження справляють покинуті напризволяще інженерні споруди першого Київського водогону, що на Набережному шосе. Незважаючи на те, що в 2007 р. вони нарешті юридично отримали охоронний статус як об'єкти культурної спадщини місцевого значення (Наказ Міністерства культури і туризму України від 27.08.2007 р.), ці будівлі й досі вкрай занедбані. Всупереч тому, що з 1994 р. деякі з об'єктів першого Київського водогону було поставлено на попередній облік як об'єкти архітектурної спадщини, вони фактично не охоронялися. Протягом тривалого часу, незважаючи на відсутність ремонтно-реставраційних заходів, об'єкти знаходилися в досить стабільному стані, в якому вони проіснували включно до 2005 р. Після цього, впродовж останнього часу, вони неодноразово підпалювалися. Тільки влітку-восени 2007 р. було здійснено два підпали: в машинному відділенні спалено дах, а дерев'яний будинок Іванова знищено повністю. Так і стоїть руїна згорілого будинку за парканом, бо ніхто зараз не наважиться на останній крок – розібрати згарище. Жахливий стан об'єктів спадщини, до якого призвели дії сучасних вандалів, спонукали охоронців прискорити юридичне оформлення охоронного статусу даних споруд.

Протягом останніх років зафіксовано декілька втрат окремих цінних споруд та комплексів. До них належать: квартали малоповерхового житла “Залізничної колонії” (вул. Ползунова разом із забудовою повністю знищено), споруда колишньої електростанції млина Бродського, комплекс колишньої кондитерської фабрики Валентина Єфимова, тютюнова фабрика, що біля площі Перемоги, історичні виробничі споруди колишнього кабельного заводу. Готують до знесення: колишню трикотажну фабрику ім. Р. Люксембург, Хлібокомбінат № 2 (по вул. Щорса) та Хлібокомбінат № 4 (по вул. Дегтярівській), колишній пивоварний завод Шульца (на Деміївці), житловий комплекс малоповерхової відомчої забудови Дарницького шовкового комбінату тощо. Під загрозою знищення: єдина в Україні перша загальноміська історична (Центральна) електростанція (по вул. Андріївській) та єдиний в Києві та другий в Україні історичний комплекс каналізаційних насосних станцій (по вул. Введенській), споруди колишнього трамвайного Лук'янівського парку, а також перший в Україні вантовий міст через гавань на Рибальський півострів.

Незважаючи на те, що майже всі об'єкти та комплекси, згадані вище, увійшли до енциклопедичного видання “Звід пам'яток історії та культури України (м. Київ)” (його третя книга виходить у цьому році) та дійсно є об'єктами спадщини, стає дедалі зрозуміліше, що загальні тенденції стосовно використання незаконних методів, спрямованих на знищення об'єктів спадщини, набирають обертів. Численні заходи за збереження культурного надбання з дотриманням юридичних та правоохоронних дій на сьогоднішній день просто не спрацьовують.

На жаль, егоїстичні тенденції та особисті амбіції на даному етапі є переважаючими, навіть у культурі.

Можливо ми продовжуємо жити в часи, коли каміння ще тільки-но розкидається, а час його збирати ще не настав.

ДОДАТКИ

Додаток 1

До схеми 1 “Основні виробничі, інженерні та транспортні об’єкти Києва кінця ХІХ ст.”

Металообробка та машинобудування

1. Механічні майстерні Доната (стара ділянка)
1. Південноросійський машинобудівний завод (нова ділянка)
2. Металообробний та машинобудівний завод акціонерного товариства “Гретер, Криванек і К”
3. Завод “Арсенал”
4. Головні київські вагоноремонтні майстерні
5. Фабрика сіялок Фільверта і Дедіни
6. Чавунне виробництво Неедлі та Унгермана
7. Дніпровський машинобудівний завод “Млошевський і К”
8. Кабельний завод
9. Металоткацька фабрика Р. Міллера
10. Машинобудівний завод Термена
11. Металоткацька фабрика Штешеля
12. Механічний завод Термена
13. Завод Феляуер
14. Майстерні з ремонту телефонних та телеграфних апаратів Києво-Балтійської залізниці
15. Механічні майстерні

Харчова та борошномельна промисловість

16. Цукрово-рафінадний завод
17. Ковбасна фабрика Бульйона
18. Млин Хрякова
19. Млин Кельбера
20. Млин Яковлева
21. Млин Яновського
22. Млин Л. Бродського
23. Млин Печерського товариства
24. Млин Краснікова
25. Пивоварний завод Шульца
26. Пивоварний та дріжджовий завод Л. Бродського
27. Пивоварний завод Ріхерта
28. Пивоварний завод Київського акціонерного товариства
29. Горілчаний завод Соколової
30. Пивоварний завод Й. Марра
31. Пивоварний завод К. Ф. Марр
32. Пивоварний завод Альбрехта
33. Пивоварний завод Ріхерта

34. Винний та горілчаний завод
35. Горілчаний завод Київського акціонерного товариства
36. Спиртогорілчаний завод
37. Завод мінеральних вод

Переробна промисловість

38. Миловарний завод Зейделя
39. Миловарний завод Яковлева
40. Свічний завод епархіальний
41. Свічний завод
42. Свічний завод
43. Тютюнова фабрика
44. Тютюнова фабрика
45. Махорочна фабрика
46. Шкіряний завод Кобця
47. Кісткоспалювальний завод
48. Міська бойня

Деревообробні, меблеві, цегельні та кахельні виробництва

50. Цегельний завод Булишкіна
51. Цегельний завод К. Ф. Марр
52. Цегельний завод Ріхерта
53. Цегельний та кахельний завод Гудими
54. Цегельний завод Серебрянікова
55. Цегельний завод Батухіна
56. Цегельний завод
57. Цегельний завод Шатова
58. Цегельний завод Суботіна
59. Лаврський цегельний завод
60. Лісопильний завод "Фадєєва і К"
61. Меблева фабрика Й. Кімайєра
62. Лісопильня
63. Цементний завод "Фор"
64. Лісопильня на залізничній станції "Київ-III"
65. Лісопильня
66. Штейнгутовський глазурний та гончарний заводи

Інші підприємства та виробництва

67. Скляний завод
68. Газовий завод
69. Фототиполітографія Кульженка
70. Взуттєва фабрика
71. Гільзова фабрика
72. Гільзова фабрика
73. Гільзова фабрика
74. Гільзова фабрика

Інженерні та транспортні споруди

1. Споруда вокзалу залізничної станції "Київ-Г"
2. Будинок Понгтової станції та станції дилижансів
3. Парова електростанція міської залізниці
4. Центральна електростанція міської залізниці
5. Олександрівський парк міської залізниці
6. Лук'янівський парк та ремонтні майстерні міської залізниці
7. Троїцький парк міської залізниці
8. Кузнечний парк міської залізниці
9. Васильківський парк міської залізниці
10. Старокиївська поліцейська та пожежна частина
11. Либідська пожежна частина
12. Подільська пожежна частина
13. Водогінна вежа з житловим приміщенням та підземним резервуаром
14. Водогінна вежа
15. Михайлівська водогінна вежа
16. Споруда верхньої водогінної машинної станції
17. Споруда нової водогінної машинної станції
18. Будинок станції водогону
19. Споруда старого фільтру Дніпровського водогону
20. Споруда нового фільтру Дніпровського водогону
21. Межигірська водогінна насосна станція
22. Подільська машинна станція міської каналізації
23. Куренівська машинна станція міської каналізації
24. Артезіанські свердловини
25. Місце водозабору Дніпровського водогону

Об'єкти та окремі споруди господарського призначення

26. "Залізнична колонія"
27. Будинок хіміко-технічної лабораторії Південно-Західної залізниці
28. Будинок правління електричного освітлення
29. Станція електричного освітлення
30. Будинок телеграфної станції
31. Контора та склад російського сільськогосподарського товариства "Работник"
32. Будинок правління Південно-Західної залізниці

Додаток 2

До схеми 2 “Основні виробничі, інженерні та транспортні об’єкти Києва на початку ХХ ст.”

Металообробка та машинобудування

1. Південноросійський машинобудівний завод
2. Металообробний та машинобудівний завод акціонерного товариства “Гретер, Криванек і К^о”
3. Завод “Арсенал”
4. Головні вагоноремонтні майстерні Південно-Західної залізниці
5. Фабрика сіялок Фільверта та Дедіни
6. Чавунне виробництво Неєдлі та Унгермана
7. Дніпровський машинобудівний завод “Млошевський і К^о”
8. Кабельний завод
9. Металоткацька фабрика Р. Міллера
10. Ремонтні майстерні київської міської залізниці
11. Металоткацька фабрика Штешеля
12. Механічний завод Термена
13. Машинобудівний завод Долинського
14. Майстерні з ремонту телефонних та телеграфних апаратів Києво-Балтійської залізниці
15. Дротяноцвяховий та металевий завод
16. Фабрика металевих виробів та ліжок
17. Механічний завод “Ауто”
18. Чавуноливарний завод Садовського
19. Машинобудівний завод Левіна
20. Чавуноливарний механічний та котельний завод Сук і Полак
21. Фабрика металевих виробів
22. Механічний завод Гейслер
23. Механічний завод
24. Механічний завод
25. Механічний завод Кеневич
26. Механічний завод Оренчук
27. Завод “Прометей”
28. Механічний завод Роллера
29. Механічний завод Соцького
30. Мідноливарні та котельні майстерні Димерського
31. Мідноливарні та котельні майстерні Кухнюка
32. Мідноливарні та котельні майстерні Лабковського
33. Мідноливарні та котельні майстерні
34. Цинковий завод Захарова
35. Чавуноливарне виробництво Закс
36. Чавуноливарне виробництво братів Зарембовських
37. Завод “Труд”
38. Чавуноливарний і арматурний завод Південноросійського товариства
39. Механічні майстерні
40. Головні майстерні міської залізниці

41. Пароплавні майстерні
42. Механічні майстерні 1-го та 2-го товариств пароплавства по Дніпру

Харчова та борошномельна промисловість

43. Фабрика шоколаду та цукерок акціонерного товариства "Валентин Єфимов"
44. Цукрово-рафінадний завод
45. Ковбасна фабрика Бульйона
46. Ковбасна фабрика
47. Ковбасна фабрика
48. Ковбасна фабрика
49. Млин Хрякова
50. Млин Яковлева
51. Млин Яновського
52. Млин Л. Бродського
53. Млин Печерського товариства
54. Млин Шаповича
55. Пивоварний завод "Чехія"
56. Пивоварний завод Південноросійського акціонерного товариства
57. Пивоварний завод Ріхерта
58. Південноросійський дріжджовий та винокурний завод Й. Марра
59. Дріжджовий та винокурний завод Й. Марра
60. Пивоварний завод Київського акціонерного товариства
61. Дріжджовий та винокурний завод Рабинович-Бройде
62. Дріжджовий та винокурний завод братів Чоколових
63. Пивоварний завод Шульца
64. Пивоварний завод Слюсаревського
65. Пивоварний завод К. Ф. Марр
66. Пивоварний завод Ріхерта
67. Пивоварний завод Альбрехта
68. Маслопереробний завод братів Лур'є
69. Млин Кельбер
70. Винокурний та горілчаний завод
71. Спиртогорілчаний завод
72. Калінінський пивоварний завод
73. Сухарний завод
74. Макаронна фабрика Спіліотті

Переробна та хімічна промисловість

75. Миловарний завод Зейделя
76. Свічний завод єпархіальний
77. Завод з виробництва вуглецевої кислоти та штучного льоду товариства "Карбонік"
78. Дніпровський хіміко-електролітний завод
79. Тютюнова фабрика
80. Тютюнова фабрика
81. Кісткоспалювальний завод
82. Шкіряний завод Кобця
83. Міська бойня

Деревообробні, меблеві, цегельні та кахельні виробництва

84. Цегельний завод Булишкіної
85. Цегельний завод К. Ф. Марр
86. Цегельний завод Ріхерта
87. Цегельний та кахельний завод Ріхерта
88. Цегельний завод І. М. Зайцева
89. Цементний завод Міклашевського (“Фор”)
90. Фабрика гончарних та кахельних виробів
91. Цегельний завод Бернера
92. Цегельний завод Завіткевич
93. Цегельний завод Шевченка
94. Кахельний завод Ковальського
95. Цегельний завод Серебрянікова
96. Цегельний завод Батухіна
97. Цегельний завод
98. Цегельний завод Шатова
99. Цегельний завод Суботіна
100. Лаврський цегельний завод
101. Цегельний завод Зарембовських
102. Цегельний завод Ріхерта
103. Меблева фабрика Й. Кимайєра
104. Фанерна фабрика Каплан
105. Фабрика фанери та ящиків
106. Фабрика стильних меблів та паркету
107. Лісопильня
108. Лісопильня залізничної станції “Київ-III”
109. Лісопильня
110. Лісопильня та обозні майстерні

Інші підприємства та виробництва

111. Коробкова фабрика
112. Фарбувальний заклад та хімчистка
113. Газовий завод
114. Гільзова фабрика
115. Гільзова фабрика
116. Гільзова фабрика
117. Гільзова фабрика Дуван
118. Гільзова фабрика
119. Гільзова фабрика
120. Гільзова фабрика
121. Сірникова фабрика
122. Фототиполітографія Кульженка
123. Скляний завод
124. Взуттєва фабрика, Цитадель
125. Фабрика грамофонних платівок “Екстрафон”

Інженерні та транспортні споруди

1. Споруда вокзалу на станції "Київ-І"
2. Товарна та сортувальна станція
3. Майстерня служби руху
4. Склади гасу
5. Байковий шляхопровід
6. Протасівський шляхопровід
7. Караваєвський залізобетонний віадук
8. Безаківський залізобетонний віадук
9. Безаківський міст через р. Либідь
10. Поліцейський міст через р. Либідь
11. Байковий міст через р. Либідь
12. Насосна станція з водоміром
13. Будинок Поштової станції
14. Електростанція міської залізниці
15. Дизель-моторна станція міської залізниці
16. Фунікулер
17. Лук'янівський парк та ремонтні майстерні міської залізниці
18. Лук'янівська електростанція міської залізниці
19. Троїцький парк міської залізниці
20. Кузнечний парк та ремонтні майстерні міської залізниці
21. Поліцейська та пожежна частина, Липки
22. Либідська поліцейська та пожежна частина
23. Старокиївська поліцейська та пожежна частина
24. Подільська пожежна частина
25. Кудрявська пожежна частина
26. Водогінні вежі
27. Споруда верхньої водогінної машинної станції
28. Споруда нової водогінної машинної станції
29. Будинок станції водогону
30. Споруда старого фільтру
31. Споруда нового фільтру
32. Артезіанські свердловини
33. Межигірська водогінна насосна станція
34. Бульварна водогінна насосна станція
35. Васильківська водогінна насосна станція
36. Подільська машинна станція міської каналізації
37. Куренівська машинна станція міської каналізації

Об'єкти та окремі споруди господарського призначення

38. "Залізнична колонія"
39. Будинок хіміко-технічної лабораторії Південно-Західної залізниці
40. Контора товарної станції
41. Пакгаузи товарної станції
42. Будинок правління Південно-Західної залізниці
43. Будинок правління електричного освітлення
44. Станція електричного освітлення
45. Будинок телеграфної станції

46. Контора та склад російського сільськогосподарського товариства “Работник”
47. Адміністративна споруда Південно-Західної залізниці
48. Ремонтні залізничні майстерні
49. Електрична станція млина Бродського
50. Центральна електрична станція

Додаток 3

До схеми 3 “Основні виробничі, інженерні та транспортні об’єкти Києва 1920–1930 рр. (нові та реконструйовані)”

Металообробка та машинобудування

1. Завод “Ленінська кузня” (дві ділянки)
2. Завод “Більшовик”
3. Завод ім. Артема
4. Цвяховий завод ім. Письменного
5. Трамвайний завод ім. Т. Домбаля
6. Завод “Арсенал”
7. Корабельня ім. Сухомлина
8. Кабельний завод
9. Металозавод
10. Завод “Червоний плугатар”, ділянка “Клепкий чавун”
(другу ділянку розміщено в Святошині)
11. Авторемонтний завод
12. Завод ім. Томського
13. Завод “Транссигнал”
14. Завод Укртрестсільмашу

Енергетика

15. КРЕС
16. ТЕЦ ПЗЗ (ТЕЦ-3)
17. Центральна електростанція (ДЕС-1)

Будівельна та меблева промисловість

18. Деревообробна та меблева фабрика ім. В. Боженка
19. Меблева фабрика
20. Завод “Керамік”
21. Цегельня № 3
22. Цегельня № 7
23. Цегельня № 9–10
24. Склотарний завод “Червона Гута”

Текстильна промисловість

25. Трикотажна фабрика ім. Р. Люксембург
26. Швейна фабрика ім. Смірнова-Ласточкина
27. Швейна фабрика ім. М. Горького

Мас-медійні виробництва, поліграфічна та паперова промисловість

28. Кінофабрика ВУФКУ
29. Київська фабрика кінохроніки

30. Перша друкарня
31. Друга друкарня
32. Книжково-журнальна фабрика
33. Нотна фабрика

Харчова, переробна та хімічна промисловості

34. Вітамінний завод
35. Консервний завод
36. Пивоварний завод № 2
37. Макаронна фабрика
38. Автомат Хлібозавод № 4
39. Хлібозавод № 1
40. Кондитерська фабрика ім. К. Маркса (дві ділянки)
41. Перший державний молокозавод
42. Пивоварний завод (Сталінка)
43. Тютюнова фабрика
44. Хіміко-фармацевтичний завод ім. Ломоносова
45. Перша взуттєва фабрика
46. Четверта взуттєва фабрика
47. Шкірзавод ім. Фрунзе
48. Завод дубових екстрактів
49. Хімічний завод ім. Затонського (“Карбонік”)
50. Завод “Червоний гумовик”
51. Хлібозавод № 2
52. Азбесто-шиферний та цементний завод Силікаттресту

Інженерні та інженерно-транспортні споруди

1. Міст ім. Євгенії Бош
2. Набережна Дніпра
3. Шляхопровід на Сталінку
4. Фунікулер
5. Трамвайні парки
6. Дерев'яний наплавний Новонаводницький міст
7. Локомотивне депо
8. Залізнична станція “Київ-Московський”
9. Центральний київський вокзал
10. Тролейбусний парк

Додаток 4

Список ілюстрацій

I. Основні фактори економічного розвитку Києва кінця XIX – початку XX століття

1. Поділ. Поштова листівка поч. 1870-х років.
2. Вид київського Подолу з боку Труханова острова. Фото кін. XIX ст.
3. Залізничний міст. Фото кін. XIX ст.
4. Вид на Поділ до будівництва гавані. На передньому плані – надземна споруда старих водогінних фільтрів. Фото кін. XIX ст.
5. Схема 1. Основні виробничі, інженерні та транспортні об'єкти Києва кін. XIX ст. (авторська реконструкція).
6. Пароплав на Дніпрі. Літографія кін. XIX ст.
7. Електричний трамвай на Хрещатику. Фото поч. XX ст.

II. Залізничні споруди Києва кінця XIX – початку XX століття

1. Вид з вул. Караваєвської (сучасна вул. Л. Толстого) на залізничний вокзал С. А. Вишневецького. Фото 1880-х років.
2. Залізничний вокзал С. А. Вишневецького. Фото 1880-х років.
3. План 1-го поверху залізничного вокзалу С. А. Вишневецького.
4. План «Головних залізничних майстерень» («Зодчий», 1915 р.).
5. Сучасний вигляд колишніх залізничних майстерень (завод КВРЗ, прохідна). На задньому плані – механічна лабораторія О. П. Бородіна. Фото автора 2003 р.
6. Фрагменти збереженої історичної забудови КВРЗ (А, В, С, D). Фото автора 2003 р.
7. План товарної станції, поч. XX ст. Архітектор О. М. Вербицький.
А – втрачені споруди; Б – збережені споруди; В – межа земельного відводу товарної станції. 1 – товарна контора; 2, 3 – пакгаузи; 4, 5 – вантажні платформи; 6 – кранова естакада; 7 – військова платформа; 8 – житловий будинок для робітників товарної станції; 9 – насосна станція з водоміром; 10 – приміщення для кондукторів; 11 – Протасівський шляхопровід; 12, 13 – північний та південний залізничні парки; 14–16 – допоміжні споруди; 17–19 – типові житло для робітників станції; 20 – вартові пости; 21–24 – обслуговуючі споруди.
8. Вид на р. Либідь та споруди товарної станції. Літографія поч. XX ст.
9. Проект контори нової товарної станції. А – план; В, С – фасади (кресленики О. М. Вербицького). Архів НДІТІАМ.
10. Товарна станція, 1902–1907 рр. Вид на пакгаузи. Літографія поч. XX ст.
11. Сучасний вигляд пакгаузів. Фото автора 2003 р.
12. Сучасний вигляд контори товарної станції (архітектор О. М. Вербицький). Фасад по вул. Федорова. Фото автора 2008 р.
13. Інтер'єр операційної зали контори товарної станції. Фото автора 2003 р.
14. Притулок для дітей-сиріт залізничників (1899–1901 рр.). Архітектор О. В. Кобелев. А – загальний вигляд (сучасне фото); В – фрагмент. Фото автора 2008 р.
15. Хіміко-технологічна лабораторія на території «Залізничної колонії». Фото автора 2008 р.

16. Житлова забудова «Залізничної колонії». Фото автора 2008 р.
17. Пансіон при залізничному училищі. Фото автора 2003 р.
18. Хіміко-технологічна лабораторія (фрагмент). Фото автора 2008 р.
19. Забудова «Залізничної колонії». Фото автора 2008 р.

III. Інженерно-транспортна інфраструктура Києва кінця ХІХ – початку ХХ століття та її споруди

1. Вид Подолу з боку Олександрівського узвозу. Фото кін. ХІХ ст.
2. Кресленик проекту споруди верхньої машинної станції Дніпровського водогону. Головний фасад. Архітектор О. Я. Шіле.
3. Михайлівська водогінна вежа. Фото кін. ХІХ ст.
4. Кресленик проекту водогінної вежі в Царському саду. Фасад, план. Архітектор О. Я. Шіле.
5. Архівний кресленик старого водогінного фільтру (розріз, план та фасад надземної споруди).
6. Будинок фільтру Дніпровського водогону в урочищі Палестина, 1886–1887 рр. Фото автора 2007 р.
7. Сучасний вигляд водогінної вежі у Хрещатому парку («Водно-інформаційний центр»). Фото автора 2007 р.
8. Нижня нова машинна станція водогону. Поштова листівка поч. ХХ ст.
9. Нижня нова машинна станція водогону. Сучасний вигляд. Фото автора 2007 р.
10. Вид на Михайлівську водогінну вежу на Володимирській гірці, 1871–1872 рр. Фото поч. ХХ ст.
11. Вид на Царську площу з фонтаном Дніпровського водогону. Фото кін. ХІХ ст.
12. Фонтан Дніпровського водогону на площі Богдана Хмельницького (сучасна Софійська площа). Фонтан не зберігся. Фото 1910-х років.
13. Водогінні споруди на набережній Дніпра біля Поштової площі. Фото автора 2007 р.
14. План першої каналізації Києва. Архівний кресленик.
15. Вид Царської площі (сучасна пл. Європейська). На передньому плані фонтан та павільйон для очікування трамваю. Під клумбою – головний резервуар для збирання каналізаційних стоків першої київської каналізації. Літографія поч. ХХ ст.
16. Сучасний вигляд Введенської каналізаційної насосної станції з вул. Рагманського. Фото автора 2007 р.
17. Введенська каналізаційна насосна станція. Плунжерна станція. Фото автора 2007 р.
18. Кресленик першого електричного київського трамваю інженера А. Є. Струве.
19. Перша трамвайна електрифікована лінія. Трамвай на Олександрівському узвозі. Фото поч. ХХ ст.
20. Сучасний вигляд першої електричної станції міської залізниці. Фото автора 2006 р.
21. Фунікулер, 1904–1905 рр. Архітектор М. К. П'ятницький, інженери А. А. Абрагамсон та О. О. Баришніков. Літографія поч. ХХ ст.
22. Сучасний інтер'єр нижнього павільйону фунікулера. Фото автора 2006 р.
23. Вагони фунікулера на стріліці. Фото автора 2006 р.
24. План першого Олександрівського трамвайного парку з двома електричними станціями – старою та новою. Архівний кресленик поч. ХХ ст. (копія).
25. Центральна електрична станція міської залізниці, 1903–1908 рр. Архівний кресленик, 1924 р. (копія).
26. Сучасний вигляд Центральної електричної станції міської залізниці. Фото 2007 р.
27. Газові ліхтарі біля університету Св. Володимира. Фото кін. ХІХ ст.

28. Вигляд старого Хрещатика. Забудова в районі Поштової контори. Використання одночасно газових ліхтарів для освітлення та електричної мережі для трамвайного живлення. Фото кін. XIX ст.
29. Сучасний вигляд київської Центральної електростанції по вул. Андріївській, 1901–1914 рр. Архітектори Г. Ф. Шеєль та Ф. І. Шеффель. Фото автора 2007 р.
30. Київська Центральна електростанція, головний корпус. Інтер'єр машинної зали з мостовим краном та пунктом керування. Фото автора 2007 р.
31. Київська Центральна електрична станція по вул. Андріївській. Сучасний план головного корпусу.
32. Розподільча станція Центральної електричної станції. Інтер'єр першого поверху. Фото автора 2007 р.
33. Київська Центральна електрична станція. Поперечний розріз (за станом на початок 1970-х років).
34. Кресленик бокового фасаду головного корпусу Центральної електричної станції (за станом на 1947 р.).
35. Водогінна насосна станція Центральної електричної станції (архівний кресленик).
36. Київська Центральна електростанція, головний корпус, фасад по вул. Андріївській (фрагмент). Фото автора 2007 р.
37. Турбогенератор Центральної електростанції. Фірма "Броун, Бовері і К°". Фото автора 2007 р.
38. Чавунні сходи в інтер'єрі Центральної електричної станції. Фото автора 2007 р.
39. Водогінна насосна станція Центральної електричної станції. Сучасний вигляд з води. Фото автора 2007 р.

IV. Архітектурний образ виробничих споруд Києва кінця XIX – перших десятиліть XX століття

1. Млин Сергеева, зведений на поч. XX ст. на розі вул. Набережно-Лугової та Щекавицької. Фото автора 2003 р.
2. Паровий млин Яновського, збудований у 1910-х роках. Один з найкрупніших подільських млинів поч. XX ст. А – загальний вигляд (фото автора 2007 р.); В – поперечний розріз споруди млина з устаткуванням.
3. Паровий млин Яновського поч. XX ст. Архівне фото.
4. Вид на Поштову площу з елеватором колишнього млина Л. Бродського. Фото автора 2006 р.
5. Електростанція млину Бродського. Вигляд споруди з боку Поштової площі. Фото автора 2003 р. (споруду знесено в 2005 р.).
6. Загальний вигляд набережної Подолу. Літографія 1880-х років.
7. Проект гавані ім. Імператора Миколи II в Києві; 1895–1897 рр., інженерів М. І. Максимовича та М. С. Лелявського Кресленик плану.
8. Інженерні роботи на Київській гавані (фото А, В) (з книги «Киевская гавань по материалам и документам, извлеченным из протоколов строительной комиссии по сооружению Гавани и пояснительных записок к проектам». – К., 1899).
9. Укріплення берега Дніпра в районі Передмістної Слобідки. Фото поч. XX ст.
10. Схема 2. Основні виробничі, інженерні та транспортні об'єкти Києва поч. XX ст. (авторська реконструкція).
11. План заводу Французького акціонерного товариства дубових екстрактів на Куренівці (архівний кресленик, копія). А – збережені дореволюційні споруди; Б – перебудовані споруди; В – пізні прибудови; Г – споруди заводу, що побудовані в 1930-х роках; Д – інші будови та споруди; Е – межі розміщення виробництва у дореволюційні часи.

- 1 – головний виробничий цех; 2 – бондарна майстерня; 3 – котельня (паровична); 3 – рубальне відділення; 5 – складське приміщення; 6 – хімічна лабораторія.
12. Загальний вигляд колишнього пивоварного заводу М. В. Ріхерта по вул. Кирилівській. Будівництво котельної. Фото 1930-х років.
13. Колишній пивоварний завод М. В. Ріхерта по вул. Кирилівській. Сучасний план.
14. Казенний винний склад № 1 (автор В. А. Безсмертний). А – головний корпус; В – очисне відділення (фрагмент). Сучасне фото.
15. Загальний вигляд с. Деміївки. На задньому плані – цукрово-рафінадний завод. Фото кін. ХІХ ст.
16. Генплан цукрово-рафінадного заводу на Деміївці. Архівний кресленик.
17. Сучасний вигляд колишнього цукрово-рафінадного заводу (зараз кондитерський комбінат “Рошен”, в недалекому минулому – кондитерська фабрика ім. К. Маркса) з боку ЦНБ ім. Вернадського. Фото автора 2005 р.
18. План головного корпусу цукрово-рафінадного заводу. Архівний кресленик.
19. Загальний вигляд головного корпусу цукрово-рафінадного заводу з боку двору. А – сучасний стан (кондитерський комбінат “Рошен”), фото автора 2006 р.; В – стан на 1913 р.
20. Колишній цукрово-рафінадний завод. Загальний вигляд до перебудови в 1908 р. Архівне фото.
21. Колишній вигляд складського корпусу цукрово-рафінадного заводу. Архівне фото.
22. Деталь інтер'єру цеху колишнього цукрово-рафінадного заводу. Фото автора 2006 р.
23. Головний корпус фабрики шоколаду та цукерок Валентина Єфимова. Вид з двору (завод знесено в 2007 р.). Фото автора 2003 р.
24. Брама колишнього Деміївського снарядного заводу (будувався як казенний спиртого-рілчаний склад № 2). Загальний вигляд. А – архівне фото; В – сучасний вигляд. Фото автора 2008 р.
25. Пивоварний завод Шульца на Деміївці. А – сучасний вигляд (Пивзавод №1), фото автора 2008 р.; В – сучасний план.
26. Загальний вигляд Південноросійського машинобудівного заводу (за проектом архітектора В. В. Городецького). Літографія кін. ХІХ ст.
27. Колишній деревообробний цех Південноросійського машинобудівного заводу в складі сучасного виробництва “Ленінська кузня”. Фото автора 2008 р.
28. Я. Гретер та Й. Криванек на будівництві заводу. Фото кін. ХІХ ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).
29. “Будинок Гретера” – споруда заводу, що збереглася з дореволюційних часів. Фото автора 2003 р.
30. Адміністративний будинок заводу Гретера та Криванека. Фото кін. ХІХ ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).
31. Будівництво заводу Гретера і Криванека. Фото кін. ХІХ ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).
32. Атестат професійної майстерності, що видавався учням заводу Гретера і Криванека, поч. ХХ ст. (матеріали з фондів музею заводу “Більшовик”).
33. Ковальський цех заводу “Арсенал”. Фото II пол. ХІХ ст.
34. Вуличний фасад колишнього механічного цеху заводу “Арсенал”, 1912–1914 рр. Фото автора 2003 р.
35. Повздовжній (дворовий) фасад механічного цеху заводу “Арсенал”. Фото 1980-х років.
36. Рамні несучі конструкції складу цукрово-рафінадного заводу. Фото 1913 р.
37. Металеві конструкції Русанівського мосту. Поштова листівка поч. ХХ ст.

38. Товарна контора. Повздовжній розріз споруди, архітектор О. М. Вербицький (з фондів НДІТІАМ).
39. Залізобетонні конструкції пакгаузів колишньої митниці, поч. ХХ ст. Фото автора 2008 р.
40. Інтер'єр колишнього механічного цеху заводу "Арсенал". Фото кін. 1970-х років.

V. Нереалізовані ідеї, концепції, проекти. Пропозиції щодо технологічних нововведень кінця ХІХ – початку ХХ століття

1. Варіант проекту нового київського вокзалу з використанням приміщення старого вокзалу архітектора Вишневецького. Пропозиція О. В. Кобелева ("Зодчий", 1903 р.). План.
2. Один з варіантів нового київського вокзалу. Фасад з боку міста. Кресленик архітектора З. І. Журавського (з фондів НДІТІАМ).
3. Конкурсний проект нового київського вокзалу, академік архітектури Ф. І. Лідваль, 1914 р. (А, В). Друга премія.
4. Конкурсний проект нового київського вокзалу академіка архітектури В. О. Щуко, 1914 р. (А, В). Перша премія. Проект рекомендовано до будівництва.
5. Остаточний варіант загального вигляду нового (Центрального) київського вокзалу, архітектор В. О. Щуко, 1916 р. (А, В).

VI. Виробничі новації радянського Києва

1. КРЕС – загальний вигляд. Проект.
2. ТЕЦ будується (з книги "Будова соціалістичного Києва").
3. Схема першого теплопроводу в Києві, 1935 р.
4. Проект ТЕЦ Південно-Західної залізниці. А – фасад; В – план (архівні кресленики).
5. Генеральний план ділянки ТЕЦ ПЗЗ. I та II черги будівництва. Проект (архівний кресленик 1939 р., копія).
6. Загальний вигляд ТЕЦ ПЗЗ. Фото 1930-х років.
7. Загальний вигляд ТЕЦ-3. Фото 1970-х років.
8. ТЕЦ-3 (СТ-1). Споруда блоку розподільчого улаштування (РУ) 10,5 кВт. Фрагмент фасаду. Фото автора 2005 р.
9. Сучасний вигляд ТЕЦ-3 (СТ-1). Фото автора 2008 р.
10. Проект реконструкції ТЕЦ-3 (СТ-1). Головний корпус, західний фасад. Розробник ВАТ "Укренергопром", 2000 р.
11. ТЕЦ-3 (СТ-1). Загальний вигляд з боку шляхопроводу. Фото автора 2008 р.
12. Трамвай на вул. Січневого повстання (сучасна вул. Івана Мазепи). Фото 1930-х років.
13. Трамвай на площі III Інтернаціоналу (сучасна пл. Європейська). Фото 1930-х років.
14. Схема 3. Основні виробничі, інженерні та транспортні об'єкти Києва 1920–1930 рр., нові й реконструйовані (авторська реконструкція).
15. Селище ім. 1 Травня. Фото 1930-х років (забудова не збереглася).
16. Проект розпланування Петрівсько-Куренівської промислової зони.
17. Київський річковий порт, проект. Ківш Подільської гавані («Соціалістичний Київ»).
18. Київський річковий порт, проект. Порт на Теличці («Соціалістичний Київ»).

19. Селище верстатбуду в Святошині. А – малоповерхова житлова забудова 1930-х років; В – банно-пральний комбінат; С – один з висотних будинків, розташованих вздовж просп. Перемоги. Фото автора 2008 р.
20. Укріплення берегових схилів вздовж Набережного шосе. Товстими суцільними лініями показано дренажні штольні (“Соціалістичний Київ”).
21. Набережна в районі Колони Магдебурзького права. Фрагмент. Фото автора 2006 р.
22. Набережна в районі пішохідного мосту. Фрагмент. Фото автора 2006 р.

VII. Промисловий розвиток Києва 1920–1930 років

1. Старий корпус заводу “Арсенал”. Фото 1930-х років.
2. Спорудження корпусу заводу “Більшовик” (з кн. “Будова соціалістичного Києва”).
3. Виготовлення конструкцій мосту на заводі “Арсенал”. Фото 1920-х років.
4. Реклама продукції «Ленінської кузні».
5. Адміністративний корпус заводу “Ленінська кузня”. Фото автора 2008 р.
6. Завод “Тансигнал”, адміністративний корпус (з книги “Будова соціалістичного Києва”).
7. Кондитерська фабрика ім. К. Маркса. Ділянка розміщення карамельного цеху по вул. Великій Васильківській (сучасний Голосіївський просп.). Архівний генплан 1939 р. (копія). 1 – карамельний цех; 2 – цукерковий цех; 3 – картонажний цех; 4 – їдальня; 5 – медпункт; 6, 24 – санвузли; 7 – насосна станція; 8, 9 – басейни для води; 10 – трансформаторна; 11 - 15 – склади; 16 – паливна ділянка; 17, 18 – навіси; 19 – збиральний цех; 20 – контора збивного цеху; 21 – збивний цех; 22 – навіс для тари; 23 – цех вторинної сировини; 25, 30 – конюшні; 26 – столярна майстерня; 27 – механічна майстерня; 28, 29 – кагати; 31 – кузня; 32 – обоз; 33 – тир; 34 – оранжерея; 35, 36 – літня сцена з кінобудкою; 37, 38 – дитячі ясла; 39 – будівельний майданчик; 40, 42, 44, 47 – житлові будинки; 43 – пожежне депо; 48–53 – сараї; 54 – навіс; 55 – димар.
8. Фрагмент виробничого корпусу колишньої кондитерської фабрики ім. К. Маркса. Основна виробнича ділянка. Фото автора 2006 р.
9. Будівництво трикотажної та швейної фабрик (з книги “Будова соціалістичного Києва”).
10. Перебудований корпус швейної фабрики. Фото автора 2007 р.
11. Сучасний генплан трикотажної фабрики. А – сучасна виробнича забудова; Б – повоєнна забудова; В – забудова 1930-х років; Г – перебудовані в 1930-ті роки історичні корпуси сухарного заводу; Д – не перебудовані історичні споруди сухарного заводу.
12. Виробничий корпус трикотажної фабрики. Деталь бокового фасаду. Фото автора 2007 р.
13. Адміністративний корпус трикотажної фабрики, сучасний вигляд. Фото автора 2007 р.
14. Трикотажна фабрика. План 1-го поверху фарбувального цеху.
15. Генеральний план Хлібозаводу № 4. Кресленик 1937 р., копія.
16. Головний корпус Хлібокомбінату № 4. А – інтер’єр пекарної зали; В – несучі конструкції пекарної зали з ліхтарем денного освітлення; С – інтер’єр сухарного цеху. Фото автора 2008 р.
17. Північний фасад головного корпусу Хлібокомбінату № 4. Фото автора 2008 р.
18. План головного корпусу Хлібокомбінату № 4 (на 2006 р.). 1 – адміністративний блок; 2 – пекарна зала; 3 – сухарні цехи; 4 – блок побутових приміщень (колишня котельня); 5 – склад безтарного зберігання борошна; 6 – блок харчування; 7 – рампи з навісом; 8 – цегляний димар; 9 – металевий димар.
19. Загальний вигляд головного корпусу Хлібокомбінату № 4. Фото автора 2008 р.

20. Південний фасад головного корпусу Хлібокомбінату № 4. Фото 1930-х років.
21. Київська кінофабрика. Фото поч. 1930-х років (з книги "Будова соціалістичного Києва").
22. Будівництво Київської кінофабрики. Фото поч. 1930-х років (з книги "Будова соціалістичного Києва").
23. Сучасний план головного корпусу кінофабрики.
24. Проект фабрики друкованого слова (журнальна публікація).

VIII. Залізничне господарство Києва в 1920–1930 роки

1. Конкурсний проект київського вокзалу братів Весніних (з журналу "Современная архитектура", 1928 р.). А – загальний вигляд з боку головного фасаду; В – інтер'єр дебаркадера.
2. Конкурсний проект київського вокзалу (два варіанти). Авторський колектив: Ротерт, Штейнберг та Магуленко ("Современная архитектура", 1928 р.).
3. Конструкції перекриття головного вестибюлю київського вокзалу. Модель, 1930 р., архітектор О. М. Вербицький (фото з архіву автора).
4. Конструкції головного вестибюлю київського вокзалу. Внутрішній вигляд. Модель, 1930 р., архітектор О. М. Вербицький (фото з архіву автора).
5. Залізничний вокзал в Києві з трамвайним кільцем. Фото 1930-х років.
6. Реконструкція привокзальної площі ("Соціалістичний Київ").
7. Реконструкція "Ленінської кузні". Проект нової будівлі заводу управління, архітектор В. Онащенко ("Соціалістичний Київ").
8. Ескіз оформлення привокзального майдану, архітектор В. Онащенко ("Соціалістичний Київ").
9. Проект нового пресового відділу котельного цеху "Ленкузні", архітектор Є. Яхненко ("Соціалістичний Київ").
10. Селище ДВРЗ. А – житлова група селища, забудова 1930–1950 рр.; В – фрагмент забудови вздовж вул. Макаренка, 1930-ті роки; С – забудова вздовж вул. Волховської, 1930-ті роки. Фото автора 2008 р.
11. Загальний вигляд однієї з вулиць Дарниці з проведеною трамвайною лінією. Фото 1930-х років.
12. Селище ДВРЗ. А – житловий будинок, 1930-ті роки; В – малоповерхова забудова селища, 1930-ті роки. Фото автора 2008 р.

IX. Реалізовані та нереалізовані ідеї, проекти індустріальної перебудови Києва радянського передвоєнного часу

1. Ланцюговий міст. Фото поч. ХХ ст.
2. Ескізний проект мосту на місці колишнього ланцюгового. Автор конструкцій мосту – Є. О. Патон.
3. Відкриття мосту ім. Євгенії Бош. Фото 1925 р.
4. Конкурсний проект оформлення мосту через Дніпро біля Києва, фрагмент. Архітектори С. А. Грабовський, Н. Н. Наконечний, Б. Л. Люба.
5. Конкурсний проект оформлення мосту через Дніпро біля Києва, гратка. Архітектори С. А. Грабовський, Н. Н. Наконечний, Б. Л. Люба.
6. Схема пішохідного мосту на Труханів острів. Журнальна публікація 1930-х років.

7. Пішохідний міст на Труханів острів, 1957 р. (автори проекту: інженери Л. Гомін, В. Кирієнко, В. Сич, Г. Фень, О. Кумицький; архітектори О. Заваров, В. Суворов). Фото автора 2006 р.
8. Схема підруслової залізниці (з книги "Дніпровська ділянка поясу бойової слави Жуків острів").
9. Залізобетонна конструкція кесону на Оболоні.
Сучасне фото.
10. Схема будівництва південної ділянки підруслової залізниці (1936–1941 рр.). Існуючі фрагменти тунелю на 2004 р. (з книги "Дніпровська ділянка поясу бойової слави Жуків острів").
11. Залізобетонна конструкція тунелю в районі Жукова острова (Титул № 5).
Сучасне фото.
12. Проект Дарницької ТЕЦ, 1930-ті роки.
13. Дарницька ТЕЦ, 1957 р. Фото автора 2008 р.
14. Проект елеватора, 1930-ті роки.
15. Сучасний вигляд елеватора на Подолі, 1954 р. Фото автора 2006 р.
16. Проект Дарницького льонового комбінату. Загальний вигляд.
17. Проект Дарницького льонового комбінату.
Башта хімічної станції обробної фабрики комбінату.
18. Проект Дарницького льонового комбінату.
Інтер'єр ажурного відділу обробної фабрики.
19. Проект Дарницького льонового комбінату.
Інтер'єр ватерного цеху прядильної фабрики.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

I. Основні фактори економічного розвитку Києва кінця XIX – початку XX століття

1.1. Київська залізниця та її містоформуюче значення. Початок цілеспрямованої організації виробничих територій

- 1.1. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка 1897 года и ее участники / Ред. *И. В. Лещенко*. – К., 1898. – Ч. I. – С. 10.
- 1.2. Внеклассная станция Киево-Брестской железной дороги в Киеве (литография *Безгрова А.*). Листы 44–47 // Зодчий. – 1874, сентябрь-октябрь.
- 1.3. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка... – С. 11.
- 1.4. Состоявшаяся под августейшим покровительством Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича и великого князя Алексея Николаевича Всероссийская выставка 1913 г. / Ред. изд. *Б. Н. Клебанова*. – К., 1914. – С. 13–15.
- 1.5. Там же.
- 1.6. ДАМК – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1718.
- 1.7. *Николаев И.* Сборник Строительных Постановлений для города Киева на основании Строительного Устава, обязательных Постановлений Городской Думы, циркуляров и решений Правительствующего сената. – К., 1913.
- 1.8. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район в історії Києва. – К.: Київ, 2001. – С. 48.
- 1.9. История ордена Ленина завода «Ленинская кузница» (1862–1962): Сборник документов и материалов. – К., 1967.
- 1.10. ДАМК – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 340. – Арк. 327.

1.2. Промисловий розвиток Києва на межі XIX та XX століть

- 1.11. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка... – С. 11.
- 1.12. Київ. Історичний огляд (карти, ілюстрації, документи) / Ред. *А. В. Кудрицького*. – К.: УРЕ, 1982. – С. 231.
- 1.13. *Черный Б. О.* Материалы по рабочему вопросу и промышленности г. Киева (1914–1917 гг.) / Ред. *М. А. Волкова*. – К., 1919.
- 1.14. Там же.
- 1.15. Состоявшаяся под августейшим покровительством... – С. 11.
- 1.16. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка... – С. 11.
- 1.17. ДАМК – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 340. – Арк. 359.
- 1.18. ДАМК – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 340. – Арк. 327.
- 1.19. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка... – С. 12.
- 1.20. Там же. – С. 11.
- 1.21. *Орлов П. А., Будагов С. Г.* Указатель фабрик и заводов Европейской России. – 3-тє вид. – СПб, 1894.
- 1.22. Завод «Ленинская кузница». – К., 1962.
- 1.23. Там же.
- 1.24. История Киева. – К.: Наукова думка, 1984. – Т. 2. – С. 190–191.
- 1.25. Там же.

- 1.26. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район в історії Києва. – К.: Київ, 2001. – С. 44–48.
- 1.27. *История Киева.* – К.: Наукова думка, 1984. – Т. 2. – С. 190.
- 1.28. Там же. – С. 191.
- 1.29. Состоявшаяся под августейшим покровительством... – С. 13–15.
- 1.30. *Черный Б. О.* Материалы по рабочему вопросу и промышленности г. Киева (1914–1917 гг.) / Ред. *М. А. Волкова.* – К., 1919.
- 1.31. *История Киева.* – К.: Наукова думка, 1984. – Т. 2. – С. 190–191.
- 1.32. *Рыбаков М. О.* Невідомі та маловідомі сторінки історії Києва. – К.: Київ, 1997. – С. 295–311.
- 1.33. *История Киева.* – К.: Наукова думка, 1984. – Т. 2. – С. 190–191.

1.3. Зародження систем інженерно-транспортного забезпечення міста

- 1.34. *Киевский трамвай за сорок лет. 1892–1932.* – К., 1933.
- 1.35. Там же.
- 1.36. Там же.
- 1.37. *Каменецкий М. О.* Первые русские электростанции. – Л.-М., 1951.

II. Залізничні споруди Києва кінця ХІХ – початку ХХ століття

2.1. Залізнична станція «Київ-І». Київські «Головні залізничні майстерні»

- 2.1. *Ясиевич В. Е.* Архитектура Украины на рубеже XIX–XX веков. – К., 1988.
- 2.2. Материалы Эксплуатационной, Строительной и Электротехнической секций. НКТП-НКПС, комиссия по приемке Киевской ТЭЦ. Т. 2. – К., ноябрь, 1937 / Архівні матеріали СТ-1 ПКТС.
- 2.3. Внеклассная станция Киево-Брестской железной дороги в Киеве (литография *Беггрова А.*). Листы 44–47 // Зодчий. – 1874, сентябрь–октябрь.
- 2.4. Там же.
- 2.5. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 384.
- 2.6. Охоронні зони пам'яток історії та культури. Залізничний район. Паспорти: Звіт НДІТІАМ. Інв. № 1328. – К., 1987.
- 2.7. Матеріали музею ВАТ «Київський вагоноремонтний завод».
- 2.8. Там же.
- 2.9. *Бородин А. П., Леви Л. М.* Опытные исследования над применением к паровозам паровых рубашек и системы «Compound» // Инженер. – 1888. – № 6. – С. 3–42.
- 2.10. *Олександр Парфенійович Бородин* / Укл. *В. М. Шатаєв.* – К.: ТОВ «Міжнародна фінансова агенція», 1997.
- 2.11. *Страус А. Э.* Буронабивные сваи // Инженер. – 1902. – № 1. – С. 13–18.

2.2. Розширення Київського залізничного вузла. Нова товарна станція

- 2.12. *Страус А. Э.* Бурунабивные сваи // Инженер. – 1902. – № 1. – С. 13–18.
- 2.13. *Иевлева В. П.* Бетонные сваи киевского инженера А. Э.Страуса // Дослідження з історії техніки. – К.: Політехніка, Екмо, 2003. – Вип. 2. – С. 106–112.
- 2.14. *Кохан С. В., Кілессо С. К. О. М.* Вербицький – архітектор і педагог. – К., 1966. – С. 29.

2.3. Впровадження прогресивних ідей містобудування. Промислово-житловий район «Залізнична колонія»

- 2.15. *Ясевич В. Е.* Архитектура Украины на рубеже XIX–XX веков. – К., 1988. – С. 45.
- 2.16. Сведения о жизни и деятельности Гражданского Инженера Александра Васильевича Кобелева (с 1887 по 1914 г.). *Рукопис у родинному архіві.*
- 2.17. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 384.
- 2.18. Сведения о жизни и деятельности...
- 2.19. Матеріали музею ВАТ «Київський вагоноремонтний завод».
- 2.20. Історико-архітектурний та історико-містобудівний опорні плани м. Києва. Солом'янсько-Совська частина: Звіт НДІТІАМ. – Додаток 3. – Кн. 4. – К., 2002, *рукопис.*

III. Інженерно-транспортна інфраструктура Києва кінця XIX – початку XX століття та її споруди

3.1. Водогін

- 3.1. Развитие строительной науки и техники в Украинской ССР. – К., 1989. – Т.1. – С. 269.
- 3.2. Водопостачання Києва. 1872–1997 рр. / *П. І. Петімко, М. Ф. Царік, В. В. Кобзар, О. І. Кириченко* – К., 1997. – С. 28.
- 3.3. Описание Киевского водопровода. Составлено техническим отделом Городского общественного Управления. – К., 1910. – С. 11.
- 3.4. Там же. – С. 17.
- 3.5. Водопостачання Києва... – С. 29–32.
- 3.6. Описание Киевского водопровода. Составлено техническим отделом Городского общественного Управления. – К., 1910.
- 3.7. Там же.
- 3.8. Історико-архітектурний та історико-містобудівний опорні плани м. Києва. Промислові об'єкти і утворення та інженерно-транспортні споруди: Звіт НДІТІАМ. – Кн. 7. – К., 2001.
- 3.9. Описание Киевского водопровода... – С. 104–195.
- 3.10. Там же.
- 3.11. Развитие строительной науки и техники в Украинской ССР. – К.: Наукова думка, 1989. – Т. 1. – С. 270.
- 3.12. Свод обязательных для жителей г. Киева постановлений по городскому общественному управлению / Ред. *О. О. Эйхельмана*. – К., 1900. – С. 232.
- 3.13. *Шлейфер Г. та ін.* Доклад по вопросу об устройстве в г. Киеве водоснабжения артезианскою водою // Известия Киевской городской думы. – 1893. – № 5.

- 3.14. Там же.
- 3.15. *Коклик Г.С.* Подземные воды Киева. Материалы по вопросу об артезианском водоснабжении Киева. – К., 1909.
- 3.16. Свод обязательных для жителей г. Киева постановлений... – С. 232.
- 3.17. Описание Киевского водопровода... – С. 104–195.
- 3.18. Там же.
- 3.19. Водопостачання Києва... – С. 63–66.
- 3.20. Там же.
- 3.21. Там же. – С. 15–20.
- 3.22. Там же. – С. 73.
- 3.23. Там же. – С. 82.
- 3.24. Свод обязательных для жителей г. Киева постановлений... – С. 228–231.
- 3.25. Описание Киевского водопровода... – С. 111.
- 3.26. Водопостачання Києва... – С. 74–77.
- 3.27. Описание Киевского водопровода... – С. 111.
- 3.28. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 58. – Спр. 2.
- 3.29. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К.: УЕ, 1999. – С. 454–455.

3.2. Каналізація

- 3.30. Канализация Киева. 1894–1994 гг. – К., 1994. – С. 13.
- 3.31. Канализация гор. Киева: Краткое описание ее сооружений и действия / Сост. *А. А. Холодецкий.* – К., 1896.
- 3.32. Канализация Киева... – С. 14.
- 3.33. Там же. – С. 15.
- 3.34. Там же. – С. 15.
- 3.35. Там же. – С. 24.
- 3.36. Там же. – С. 15.
- 3.37. Там же. – С. 24.
- 3.38. Канализация Киева... – С. 28.
- 3.39. Там же. – С. 29.
- 3.40. Канализация Киева... – С. 31.

3.3. Київський трамвай

- 3.41. *Бейкул С. П., Брамський К. А.* Київський трамвай... – К., 1992. – С. 6.
- 3.42. Киевский трамвай за сорок лет. 1892–1932. – К., 1933.
- 3.43. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 360; – Ф. 163. – Оп. 38. – Спр. 617.
- 3.44. Свод обязательных для жителей г. Киева постановлений... – С. 197.
- 3.45. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 39. – Спр. 493.
- 3.46. *Никонов В. П.* Творець трамваю // Київський політехнік. – 2002. – 19 вересня. – № 27. – С. 3.
- 3.47. *Каменецкий М. О.* Первые русские электростанции. – Л.-М., 1951. – С. 91.
- 3.48. Там же. – С. 92.
- 3.49. Там же. – С. 92–93.
- 3.50. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 20.
- 3.51. Там же. – С. 21.
- 3.52. *Бейкул С. П., Брамський К. А.* Київський трамвай... – С. 10.
- 3.53. Там же. – С. 11.

- 3.54. Там же. – С. 26–27.
3.55. Там же. – С. 30–31.
3.56. Киевский календарь на 1906 г. / Ред. В. Д. Бублика. – К., 1906. – С. 232–234.
3.57. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 47, 95–97.
3.58. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 38. – Спр. 617.
3.59. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 86.
3.60. ДАМК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 38 а; – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 27.
3.61. ЦДІАКУ. – Ф. 692. – Оп. 12. – Спр. 16; Пам'ятки Києва: Путівник. – К., 1998. – С. 57–58.
3.62. ДАМК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 38 а.
3.63. ЦДІАКУ. – Ф. 692. – Оп. 12. – Спр. 16.
3.64. *Брамський К. А.* З історії будинку колишньої Центральної електростанції “Київської міської залізниці” // Збереження пам'яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспективи. – К., 2002. – С. 39–40.
3.65. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 30.
3.66. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 521–522.
3.67. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 93.
3.68. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 340.

3.4. Електроенергетика

- 3.69. Контракт (інженер-полковником Струве и К° с Киевскою Городскою Думою на освещение г. Киева текучим газом) 18 февраля 1870. – К., 1870.
3.70. *Макаров А.* Малая энциклопедия Киевской старины. – К.: Довіра, 2002. – С. 85–87.
3.71. *Каневец К.* Краткая историческая справка об электрическом освещении города Киева. – К., 1913. – 15 с.
3.72. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система. – К., 1982. – С. 24; ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 622. – Спр. 39. – Арк. 1–21.
3.73. Там же. – С. 25.
3.74. *Каневец К.* Краткая историческая справка... – С. 3.
3.75. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 6. – Спр. 48. – Арк. 111.
3.76. Там же. – Арк. 111–112.
3.77. Свод обязательных для жителей Киева постановлений... – С. 269–278.
3.78. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 41. – Спр. 5883.
3.79. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 28.
3.80. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095.
3.81. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 30.
3.82. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095.
3.83. *Каневец К.* Краткая историческая справка об электрическом освещении города Киева. – К., 1913. – 15 с.
3.84. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095.
3.85. Киевский календарь на 1906 г. В. Д. Бублика. – К., 1906. – С. 228–230.
3.86. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095.
3.87. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 302; – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 303.
3.88. ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 237. – Спр. 27.
3.89. Матеріали Науково-дослідного інституту вугільних енерготехнологій НАН України.
3.90. Там же.
3.91. ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 245. – Спр. 275.

IV. Архітектурний образ виробничих споруд Києва кінця хіх – перших десятиліть хх століття

4.1. Промислова забудова прирічкових територій. Київська гавань. Подільський промислово-торговельний район

- 4.1. *Шапаровський Г.* Місцеві будівельні правила, що регулюють забудування м. Києва. – К., 1929. – С. 125.
- 4.2. ЦДІАКУ. – Ф. 574. – Оп. 1. – Спр. 7; – Ф. 575. – Оп. 1. – Спр. 73.
- 4.3. Фабрично-заводские предприятия Российской империи. – Пг., 1914. № 841 (Д).
- 4.4. ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 622. – Спр. 328. – Арк. 1–7.
- 4.5. ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 32. – Спр. 1350.
- 4.6. ЦДІАКУ. – Ф. 486. – Оп. 13. – Спр. 20.
- 4.7. Указатель фабрик и заводов европейской России. – СПб., 1881. – С. 404.
- 4.8. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 2. – К., 2004. – С. 737.
- 4.9. Фабрично-заводские предприятия Российской империи (исключая Финляндию). – Пг., 1914. - № 841 (Д)
- 4.10. ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 248. – Спр. 352
- 4.11. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 41. – Спр. 4578.
- 4.12. Состоявшаяся под августейшим покровительством... – С. 119.
- 4.13. *Максимович Н. И.* Днепр у г. Киева. Краткий гидрографический и исторический очерк. – К., 1898.
- 4.14. ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 572. – Спр. 41. – Ч. 1. – Арк. 64.
- 4.15. Там же. – Ч.2. – Арк. 19 – 23.
- 4.16. Там же.
- 4.17. Там же. – Арк. 20.
- 4.18. Там же. – Арк. 23.
- 4.19. *Голубятников П. В.* Киево-Подольская панама. – К., 1906.

4.2. Промислова забудова Кирилівської вулиці. Куренівські промислові території

- 4.20. ЦДІАКУ. – Ф. 692. – Оп. 1. – Спр. 3297. – Арк. 9.
- 4.21. Весь Киев. Адресная книга. – К., 1914.
- 4.22. ЦДІАКУ. – Ф. 274. – Оп. 4. – Спр. 254.
- 4.23. ЦДАРФ. Фонд Французького акціонерного товариства дубових екстрактів в Росії; ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 43. – Спр. 8; ЦДІАКУ. – Ф. 514. – Оп. 1. – Спр. 1296. – Арк. 11.
- 4.24. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1728.
- 4.25. Архівні матеріали АТ "Полімер".
- 4.26. ЦДІАКУ. – Ф. 715. – Оп. 1. – Спр. 2228.
- 4.27. ЦДІАКУ. – Ф. 514. – Оп. 1. – Спр. 1296. – Арк. 11.
- 4.28. *Николаев И.* Сборник Строительных Постановлений для города Киева на основании Строительного Устава, обязательных Постановлений Городской Думы, циркуляров и решений Правительствующего сената. – К., 1913. – С. 68–71.

4.3. Київські пивоварні та виноробні підприємства

- 4.29. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка 1897 года... Ч. III. – С. 29.
4.30. Там же. – С. 46.
4.31. ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 234. – Спр. 38. – Арк. 8.
4.32. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 41. – Спр. 3816.
4.33. Там же.
4.34. ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 230. – Спр. 287; – Ф. 1. – Оп. 231. – Спр. 27; – Ф. 1. – Оп. 234. – Спр. 38.
4.35. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка 1897 года... Ч. III. – С. 29.
4.36. ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 241. – Спр. 290. – Ф. 1. – Оп. 244. – Спр. 357.
4.37. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 2. – К., 2004. – С. 902–903.
4.38. К 25-летию товарищества Киевского пивоваренного завода (1872–1897): Краткий исторический очерк предприятия. – К., 1898. – С. 5–6.
4.39. Там же. – С. 5.
4.40. *Кальницький М.* Владимир Николаев – академик архитектуры // Теорія та історія архітектури та містобудування: Збірник наукових праць. – Вип. 5. – К., 2002. – С. 219.
4.41. К 25-летию товарищества Киевского пивоваренного завода... – С. 12.
4.42. Там же.
4.43. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка 1897 года... – Ч. III. – С. 9.
4.44. ДАМК. – Ф. 17. – Оп. 4. – Спр. 545.
4.45. ДАМК. – Ф. 163. – Оп. 41. – Спр. 3875.
4.46. Там же.
4.47. ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 625. – Спр. 240.
4.48. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 429–430.

4.4. Промислові підприємства Деміївки

- 4.49. Справочник-путеводитель по Киеву и окрестностям (1913–1914). – К., 1914. – С. 38.
4.50. ЦДІАКУ. – Ф. 730. – Оп. 1. – Спр. 38.
4.51. ЦДІАКУ. – Ф. 575. – Оп. 1. – Спр. 73.
4.52. ЦДІАКУ. – Ф. 730. – Оп. 1. – Спр. 38.
4.53. Там же.
4.54. Киевский сахаро-рафинадный завод. 1868–1913. В память Всероссийской выставки в Киеве 1913 г. – К., 1913.
4.55. Там же.
4.56. ДАКО. – Ф. 1542. – Оп. 1. – Спр. 252, 253; – Ф. 1239. – Оп. 126. – Спр. 146; – Ф. 35. – Оп. 1. – Спр. 656.
4.57. ДАКО. – Ф. 35. – Оп. 4. – Спр. 159, 379.
4.58. Киевский сахаро-рафинадный завод...
4.59. Там же.
4.60. Там же.
4.61. Там же.
4.62. Там же.
4.63. Там же.
4.64. Там же.
4.65. Киевский сахаро-рафинадный завод...
4.66. ДАМК. – Ф. Р.- 11. – Оп. 1. – Спр. 865. – Арк. 2–9.
4.67. ДАКО. – Ф. 858. – Оп. 1. – Спр. 311.

- 4.68. *Ковалинський В. В.* Київські мініатюри. Книга третя. – К., 2004. – С. 54–80.
- 4.69. Там же.
- 4.70. ЦДІАКУ. – Ф. 3. – Оп. 1. – Спр. 7; Там же. – Ф. 442. – Оп. 627. – Спр. 2. – Арк. 157; – Ф. 575. – Оп. 1. – Спр. 73. – Арк. 49–50.
- 4.71. Отчет Акционерного общества Демеевской паровой фабрики шоколада и конфет под фирмою «Валентин Ефимов» за 13-й операционный год, 1910–1911 гг. – К., 1911. – 15 с.
- 4.72. Там же.
- 4.73. Отчет Акционерного общества Демеевской паровой фабрики шоколада и конфет под фирмою «Валентин Ефимов» за 19-й операционный год, 1916–1917 гг. – К., 1918. – 15 с.

4.5. Головні металообробні та машинобудівні підприємства

- 4.74. Труды Киевского вспомогательного комитета по устройству Всероссийской промышленно-художественной выставки 1882 г. в Москве. – К., 1882. – С. 46.
- 4.75. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1894. Т. 1. – № 10. – С. 119.
- 4.76. Матеріали експозиції музею “Ленінська кузня”.
- 4.77. *Байбаков А. Б., Кац Р. С.* Завод «Ленинская кузница». К 100-летию со дня основания. – К., 1962.
- 4.78. История ордена Ленина завода «Ленинская кузница» (1862–1962 гг.). Сборник документов и материалов / *А. Б. Байбаков, Р. С. Кац, С. А. Яковлев* – К.: Вид. Київського університету. 1967.
- 4.79. Там же.
- 4.80. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1894. Т. 1. – № 10. – С. 119.
- 4.81. История ордена Ленина завода... – К., 1967.
- 4.82. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район в історії Києва. – К., 2001 – С. 44–48.
- 4.83. Там же.
- 4.84. Матеріали фонду музею ВАТ «Більшовик».
- 4.85. *Колісник К. І.* Споруди промислових підприємств і установ ВАТ «Більшовик» як пам'ятки науки і техніки // Збереження пам'яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспективи. – К., 2002. – С. 54 – 58.
- 4.86. История завода «Арсенал» имени В. И. Ленина. – К., 1986.
- 4.87. Там же.
- 4.88. Там же.
- 4.89. Там же.
- 4.90. Там же.
- 4.91. Там же.
- 4.92. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. 1999. – Кн. 1, ч. 1. – С. 383.
- 4.93. История завода «Арсенал» имени В. И. Ленина. – К., 1986.

4.6. Архітектурне формотворення виробничих споруд, типологія виробничої забудови

- 4.94. *Гидион Зигфрид.* Архитектура железа и железобетона во Франции. – М., 1957.
- 4.95. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 998. – Арк. 1.
- 4.96. *Кобелев А. В.* Общая гражданская архитектура. Курс лекций, читаемый в Киевском Политехническом институте. – К., 1907. – С. 6.

V. Нереалізовані ідеї, концепції, проекти. Пропозиції щодо технологічних нововведень кінця ХІХ – перших десятиліть ХХ століття

5.1. Реорганізація Київського залізничного вузла.

Подільська товарна станція. Окружна залізниця (*“Киевская кружная ветвь”*)

- 5.1. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 352. – Арк. 5.
- 5.2. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 35–36.
- 5.3. Там же.
- 5.4. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 998. – Арк. 1
- 5.5. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 360. – Арк. 43–44.
- 5.6. ЦДІАКУ. – Ф. 692. – Оп. 20. – Спр. 9. – Арк. 7.
- 5.7. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 360. – Арк. 40.
- 5.8. ЦДІАКУ. – Ф. 692. – Оп. 20. – Спр. 9. – Арк. 7.
- 5.9. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 33.
- 5.10. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 360. – Арк. 43–44.
- 5.11. Там же.
- 5.12. Там же.
- 5.13. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 36.
- 5.14. ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 572. – Спр. 41, ч. 1. – Арк. 424–429.
- 5.15. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 35–36.

5.2. Ідея Центрального залізничного вокзалу. Конкурсні проекти. Пошуки образу

- 5.16. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра / Ред. *Б.С. Олейник*. – К., 1995. – С. 47.
- 5.17. ЦДІАКУ. – Ф. 442. – Оп. 572. – Спр. 41, ч. 1. – Арк. 424–429.
- 5.18. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 35–36.
- 5.19. Юго-Западная железная дорога... – С. 47.
- 5.20. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 14 – 17.
- 5.21. Вокзал в Киеве // Строитель. – 1899. – № 1 – 2. – С. 55–56.
- 5.22. Проект нового вокзала в Киеве // Зодчий. – 1903. – № 3. – С. 29–30.
- 5.23. Юго-Западная железная дорога... – С. 49.
- 5.24. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 14–17.
- 5.25. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 57. – Спр. 45.
- 5.26. Юго-Западная железная дорога... – С. 49; Конкурсный проект Киевского вокзала (репродукция) // Ежегодник. – 1913. Вип. 8. – С. 123.
- 5.27. Вокзал в Киеве // Архитектурно-художественный еженедельник. – 1915. – № 6. – С. 187–188.
- 5.28. Там же.
- 5.29. Новый фасад Киевского вокзала, арх. Щуко В. О., 1916. Матеріали архіву НДІТІАМ.

5.3. Підвісна рейкова колія для перевезення вантажу

- 5.30. ЦДІАКУ. – Ф. 693. – Оп. 1. – Спр. 362. – Арк. 14–17.
 5.31. Там же. – Арк. 3.
 5.32. Там же. – Арк. 1–18.
 5.33. Там же. – Арк. 3.
 5.34. Там же. – Арк. 16–18.

5.4. Міський транспорт метрополітен – альтернатива трамваю

- 5.35. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 20.
 5.36. ДАМК. – Ф. 163 – Оп. 54. – Спр. 340. – Арк. 327–332; 352.
 5.37. *Шулькевич М. М., Дмитриенко Т. Д.* Киев. Архитектурно-исторический очерк. – К.: Будівельник, 1978. – С. 324.

VII. Виробничі новації радянського Києва

6.1. Промисловий потенціал Києва 1920–1930 років.

Пропозиції щодо реорганізації дореволюційного промислового комплексу

- 6.1. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 31.
 6.2. ЦДІАКУ. – Ф. 692. – Оп. 1. – Спр. 1419. – Арк. 3, 7, 18, 105, 174.
 6.3. *Шапаровський Г.* Місцеві будівельні правила, що регулюють забудовання м. Києва. – К., 1929. – С. 115–137.
 6.4. Київ. Енциклопедичний довідник / Ред. А. В. *Кудрицького*. – К.: УРЕ, 1981.
 6.5. *Шапаровський Г.* Місцеві будівельні правила... – С. 133–134.
 6.6. Там же. – С. 134–135.
 6.7. Там же. – С. 135.
 6.8. Там же.
 6.9. *Хаустов П.* Контури майбутнього Києва. До питання розробки генерального плану міста // Соціалістичний Київ. 1934. – № 3–4. – С. 12–16.
 6.10. *Плісецький М.* Київ на шляху соціалістичного будівництва / Путівник по Києву. – К., 1930. С. 5–16.
 6.11. План-справочник г. Києва. – К., 1923.
 6.12. Весь Киев на 1926 г. – К.: Губком КП(б)У, 1926.
 6.13. План-справочник г. Києва. – К., 1923. – С. 59–66.
 6.14. Там же. – С. 11.
 6.15. Там же.
 6.16. *Родін І, Ліпкес І.* Перспективи промислового розвитку столиці // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 5. – С. 3–7.
 6.17. *Ліпкес І.* Промислове будівництво Києва // Будівництво. – 1934. – № 5–6. – С. 11–14.
 6.18. Там же.

6.2. Електрифікація та теплопостачання. КРЕС та ТЕЦ Південно-Західної залізниці – головні підприємства енергосистеми Києва передвоєнного часу

- 6.19. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095. – Арк. 1–9.
6.20. Там же.
6.21. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 36.
6.22. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095. – Арк. 1–9.
6.23. Там же.
6.24. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 37.
6.25. Там же. – С. 38.
6.26. Там же. – С. 39.
6.27. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 5095. – Арк. 1–9.
6.28. Там же.
6.29. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 40–41.
6.30. Там же. – С. 42.
6.31. Там же. – С. 43.
6.32. Там же. – С. 44.
6.33. Там же. – С. 43.
6.34. Там же. – С. 44.
6.35. Там же. – С. 45.
6.36. Там же. – С. 47.
6.37. Там же. – С. 47.
6.38. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Л., 1999. – Кн. 1, ч. 1. – С. 430.
6.39. Там же.
6.40. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 52.
6.41. Там же. – С. 51.
6.42. ДАМК. – Ф. Р. 11. – Оп. 1, ч. II. – Спр. 22.
6.43. *Каменева В. А., Панов А. М.* Киевская энергетическая система... – С. 51.
6.44. ДАМК. – Ф. Р. 330. – Оп. 1. – Спр. 2859.
6.45. Архівні матеріали СТ-1 ПКТС.
6.46. Архівні матеріали СТ-1 ПКТС.
6.47. Кресленики «Реконструкция и техническое перевооружение СТ-1 ПКТС» ОАО «Укрэнергопром». – К. 2002 / Архівні матеріали СТ-1 ПКТС.
6.48. Архівні матеріали СТ-1 ПКТС.
6.49. Материалы Эксплуатационной, Строительной и Электротехнической секций. НКТП-НКПС, комиссия по приемке Киевской ТЭЦ. Т. 2. – К., ноябрь, 1937 / Архівні матеріали СТ-1 ПКТС.

6.3. Київський трамвай за радянської передвоєнної доби. Перші тролейбусні маршрути

- 6.50. *Бейкул С. П., Брамський К. А.* Київський трамвай. – К., 1992. – С. 20–21.
6.51. Киевский трамвай за сорок лет. 1892–1932. – К., 1933. – С. 48.
6.52. Там же. – С. 30.
6.53. Там же. – С. 31.
6.54. Там же.
6.55. *Бейкул С. П., Брамський К. А.* Київський трамвай. – К., 1992. – С. 21.
6.56. Там же. – С. 22.
6.57. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 48.

- 6.58. Там же.
- 6.59. Там же.
- 6.60. *Бейкул С. П., Брамський К. А.* Київський трамвай... – С. 22–23.
- 6.61. Киевский трамвай за сорок лет... – С. 110.
- 6.62. Там же. – С. 95–97.
- 6.63. Київський трамвай... – С. 23–25.
- 6.64. Там же.
- 6.65. Там же.

6.4. Генеральний план Києва 1934–1937 років та його значення для промислового розвитку міста. Формування промислових та селищно-промислових угруповань. Київський річковий порт

- 6.66. *Хаустов П.* Контури майбутнього Києва. До питання розробки генерального плану міста // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 3–4. – С. 12–16.
- 6.67. Там же.
- 6.68. Там же.
- 6.69. *Хаустов П.* Контури генерального плану Києва // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 6. – С. 5–7.
- 6.70. Там же.
- 6.71. *Ромінський О.* Річний порт столиці. Реконструкція Київського водного вузла // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 7–8. – С. 38–40.
- 6.72. *Хаустов П.* Контури генерального плану Києва... – С. 5–7.
- 6.73. Там же.
- 6.74. Вулиці Києва: Довідник // Ред. *А. В. Кудрицького.* – К.: УЕ ім. М. П. Бажана. 1995. – С. 278.
- 6.75. *Гольштейн Н.* Нова Петрівка. Проект планування Петрівсько-Куренівського району // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1–2. – С. 35–36; 39.
- 6.76. *Ромінський О.* Річний порт столиці... С. 38–40.
- 6.77. Там же.
- 6.78. Там же.
- 6.79. Там же.
- 6.80. Там же.
- 6.81. *Салатіч А.* Сталінка стане гідною свого імені. Планування Сталінського району // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1–2. – С. 32.
- 6.82. *Ромінський О.* Річний порт столиці... – С. 38–40.
- 6.83. Там же.
- 6.84. *Родін І., Ліпкес І.* Перспективи промислового розвитку столиці // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 5. – С. 7.
- 6.85. *Ліпкес І.* Промислове будівництво Києва // Будівництво. – 1934. – № 5–6. – С. 11–14.
- 6.86. *Гулеватий С.* Соціалістичне селище верстатбуду // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 17–18.
- 6.87. Там же.
- 6.88. *Салатіч А.* Сталінка стане гідною свого імені... – С. 30–34.
- 6.89. *Гулеватий С.* Соціалістичне селище верстатбуду... – С. 18–19.

6.5. Формування вулично-дорожньої мережі міста, шляхопроводи. Інженерні роботи з впорядкування зони Дніпра. Дніпровська набережна

- 6.90. *Хаустов П.* План соціалістичної перебудови // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1–2. – С. 7–9.
- 6.91. Там же. – С. 7.
- 6.92. Там же. – С. 8.
- 6.93. Там же. – С. 9.
- 6.94. Там же. – С. 8.
- 6.95. Там же. – С. 9.
- 6.96. Гордістю стануть схили Дніпра / *А. Бужанський, А. Сенченко, І. Кіричко* // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 11–12. – С. 20.
- 6.97. *Роминський Є., Копман С.* Дніпро в бетон або граніт // Соціалістичний Київ – 1934. – № 7–8. – С. 8–10.
- 6.98. *Оттоков Є.* Київські берегові обсуви та боротьба з ними // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 5–6. – С. 35–37.
- 6.99. *Роминський Є.* Дніпро в бетон або граніт... – С. 9.
- 6.100. Там же. – С. 10.
- 6.101. Там же. – С. 10.
- 6.102. *Безпалий В.* Архітектура київської набережної // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 2. – С. 20–22.
- 6.103. *Бужанський А.* Гордістю стануть схили Дніпра... – С. 24–25.
- 6.104. *Безпалий В.* Правий берег Дніпра. Де і як будувати Центральний парк культури і відпочинку // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 7–8. – С. 6
- 6.105. *Безпалий В.* Архітектура київської набережної // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 2. – С. 20–22.

VII. Промисловий розвиток Києва 1920–1930 років

7.1. Основні металообробні та машинобудівні підприємства Києва

- 7.1. *Цельтнер Е.* Лівобережний Київ // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 9–10. – С. 36–37.
- 7.2. *Ліпкес І.* Промислове будівництво Києва // Будівництво. – 1934. – № 5–6. – С. 11–14.
- 7.3. *Роминський О.* Річний порт столиці... – С. 38–40.
- 7.4. *Родін І.* Перспективи промислового розвитку столиці ... – С. 7.
- 7.5. За вчасний пуск 2-ої черги КРЕС. Столичний Київ вимагає // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 18–20.
- 7.6. *Гольштейн Н.* Нова Петрівка... – С. 35–36; 39.
- 7.7. *Шило Н. К., Бронштейн И. П.* Послевоенное восстановление и строительство Киева в институте «Киевпроект» // Сообщения Киевпроекта. – 1957. – № 11–12. – С. 5–9.
- 7.8. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район в історії Києва. – К.: Київ, 2001. – С. 110.
- 7.9. Там же. – С. 111.
- 7.10. *Колісник К. І.* Споруди промислових підприємств і установ ВАТ «Більшовик» як пам'ятки науки і техніки // Збереження пам'яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспективи. – К., 2002. – С. 54–58.
- 7.11. Там же. – С. 117.

- 7.12. Там же. – С. 117.
- 7.13. Київ. Промисловий розвиток. – К., 1935 / *Рукопис в бібліотеці ім. Заболотного.* – С. 15.
- 7.14. *Колісник К. І.* Споруди промислових... – С. 54–58.
- 7.15. ДАКО. – Ф. 289. – Оп. 2. – Спр. 92. – Арк. 4.
- 7.16. ЦДІАКУ. – Ф. 573. – Оп. 1. – Спр. 408. – Арк. 2–3.
- 7.17. Матеріали архіву заводу “Ленінська кузня” Інв. № 1111. – Арк. 25.
- 7.18. Матеріали архіву заводу “Ленінська кузня” Інв. № 1113. – Арк. 2.
- 7.19. Київ. Промисловий розвиток. – К., 1935 / *Рукопис в бібліотеці ім. Заболотного.* – С. 16.
- 7.20. История ордена Ленина завода «Ленинская кузница» (1862–1962 гг.): Сборник документов и материалов. – С. 155–156.
- 7.21. О торжественной закладке верфи // «Пролетарская правда». – 1926.
- 7.22. История ордена Ленина завода «Ленинская кузница» (1862–1962 гг.). Сборник документов и материалов. – С. 160–161.
- 7.23. Там же. – С. 169–173.
- 7.24. Киевский завод «Трансигнал». Завода дружная семья. – К.: Техника. – 1975. – С. 4.
- 7.25. Там же. – С. 10–11.
- 7.26. Київ. Промисловий розвиток. – К., 1935 / *Рукопис в бібліотеці ім. Заболотного.* – С. 27.
- 7.27. Будова соціалістичного Києва. – К., Видання київської міськради, 1932. – С. 74.
- 7.28. *Родін І.* На просторах Рубежівки зростає велетень верстатобудівництва // Соціалістичний Київ // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 3–4. – С. 38–39.
- 7.29. *Літкес І.* Промислове будівництво Києва // Будівництво. – 1934. – № 5–6. – С. 11–14.
- 7.30. *Гулеватий С.* Соціалістичне селище верстатбуду // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 17–18.
- 7.31. *Літкес І.* Промислове будівництво... – С. 11–14.
- 7.32. ДАМК. – Ф. – Р. 1. Оп. 1. – Спр. 6252. – Арк. 84.

7.2. Легка та харчова промисловість. Нові виробництва Куренівки та Деміївки (Сталінки)

- 7.33. *Гольштейн Н.* Нова Петрівка... – С. 35–36; 39.
- 7.34. Архівні матеріали АТ “Полімер”.
- 7.35. Московський район м. Києва. Збірник матеріалів з історії, економічного і культурного розвитку Московського району за роки радянської влади. – К., 1959. – С. 67.
- 7.36. Там же. – С. 73–75.
- 7.37. ДАМК. – Ф. – Р. 11. – Оп. 1. – Спр. 865. – Арк. 2–9.
- 7.38. Київ. Промисловий розвиток... – С. 32.
- 7.39. Трикотажная фабрика им. Р. Люксембург. 1930–1940. – К., 1940. – 128 с.
- 7.40. Залізничний район м. Києва. Збірник матеріалів з історії економічного і культурного розвитку залізничного району м. Києва за роки радянської влади. – К., 1959. – С. 28.
- 7.41. Трикотажная фабрика...
- 7.42. ДАМК. – Ф. – Р. 396. – Оп. 1. – Спр. 27. – Арк. 137.
- 7.43. Там же.
- 7.44. Там же.
- 7.45. Там же.
- 7.46. Історична довідка. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4; Кліменко.* Фабрика хліба // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 10. – С. 23–25.

- 7.47. Киевтрест «Главхлеб» «Паспорт заводууправления № 4», 1937. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
- 7.48. Киевский областной 4-й автоматический хлебзавод. Приказ по Народному Комиссариату пищевой промышленности Союза ССР № 90 от 19 января 1939 г. «О пуске в эксплуатацию макаронного цеха при хлебзаводе № 4 в г. Киеве»; «Акт по приемке макаронного цеха 29 октября 1938 г., гор. Киев, хлебзавод № 4». *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
- 7.49. Кресленик генплану, 1937 р., синька. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
- 7.50. Акт внедрения «Бестарное хранение и внутризаводское транспортирование жидкого маргарина на хлебзаводе № 4», 1975 г. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
- 7.51. Комплект креслеників: «Хлебзавод № 4 в г. Киеве». *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
- 7.52. Там же.
- 7.53. Главное управление хлебопекарной промышленности. Паспорт «Автомат Хлебозавод № 4», 1950. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
- 7.54. Комплект креслеників: «Хлебзавод № 4 в г. Киеве». *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*

7.3. Перші виробництва мас-медійних засобів Києва

- 7.56. Фильмы Киевской ордена Ленина киностудии им. А. П. Довженко. 1828–1978. – К.: Госкино УССР, 1970. – С. 3.
- 7.57. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район в історії Києва. – К.: Кий, 2001. – С. 133–137.
- 7.58. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 467–469.
- 7.59. Там же.
- 7.60. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район... – С. 133–137.
- 7.61. Там же.
- 7.62. Там же.
- 7.63. *Дубов В.* Фабрики культурних цінностей // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 5. – С. 25.
- 7.64. Київ. Промисловий розвиток... – С. 34–35.
- 7.65. На будівництві книжково-журнальної фабрики в Києві // Архітектура Радянської України. – 1940. – № 3. – С. 25–28.
- 7.66. *Дубов В.* Фабрики культурних... – С. 24–25.
- 7.67. На будівництві книжково-журнальної... – С. 25–28.
- 7.68. Там же.
- 7.69. Там же.
- 7.70. Там же.

VIII. Залізничне господарство Києва в 1920–1930 роки

8.1. Всесоюзний конкурс на кращий проект Київського вокзалу (1925–1927 рр.). Вокзал О. М. Вербицького, реалізація проекту.

Пошуки архітектурного образу

- 8.1. ДАМК. – Ф. – Р. – 1. – Оп. 1. – Спр. 455. – Арк. 1 – 3; *Веснины Л. А., В. А. и А. А.* Пасажирский вокзал в Киеве // Современная архитектура. 1928. № 3. – С. 84–85.
- 8.2. Майбутній київський вокзал (конкурс) // Глобус. – 1927. – № 13. – С. 199.
- 8.3. Там же. Современная архитектура. – 1928. – №3. – С. 91.
- 8.4. Киевский железнодорожный вокзал вчера, сегодня, завтра. – К.: Світло й тінь, 2002. – 36 с.
- 8.5. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 386–387.
- 8.6. Там же.
- 8.7. Реконструкція київського вокзалу // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 1. – С. 8–10.
- 8.8. Киевский железнодорожный вокзал... – 36 с.
- 8.9. Реконструкція київського вокзалу... – С. 8–10
- 8.10. Там же. – С. 8
- 8.11. Там же. – С. 8–9.
- 8.12. Там же. – С. 10.
- 8.13. Про браму столиці. Реконструкція привокзальної площі // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 5–6. – С. 23.
- 8.14. Там же.

8.2. Реконструкція призалізничних територій.

Проект реконструкції “Ленінської кузні”.

Галицький майдан у майбутньому

- 8.15. Про браму столиці...
- 8.16. Там же.
- 8.17. *Яхненко Є., Онащенко В.* Реконструкція “Ленкузні” // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1. – С. 24.
- 8.18. *Миронович А.* Галицький майдан в майбутньому. Один з варіантів перебудови // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 9-1-0. – С. 32–34.
- 8.19. Там же. – С. 33.
- 8.20. Там же.
- 8.21. *Гречина М.* Реконструкція центрального району столиці // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1. – С. 10–16.
- 8.22. Там же. – С. 10.
- 8.23. Там же. – С. 15
- 8.24. Там же. – С. 15.
- 8.25. Там же. – С. 15–16.

8.3. Дарницький вагоноремонтний завод (ДВРЗ) та його селище

- 8.26. *Суслов П.* Вагоноремонтний збудувати зразково! // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 1–2. – С. 23.; *Прицкер Б., Гіммельфарб І.* У сосновому бору – соціалістичне містечко Дарницького вагоноремонтного заводу // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 6. – С. 26–27.

- 8.27. *Заславський М.* Збудуємо нову теплоелектроцентраль // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 4. – С. 31.
- 8.28. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 6252. – Арк. 83–89.
- 8.29. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 7407; – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 7409; – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 7612. – Арк. 7.
- 8.30. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 6252. – Арк. 86.
- 8.31. Там же. – Арк. 89.
- 8.32. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 7409.
- 8.33. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 7612. – Арк. 6–7.
- 8.34. ДАМК. – Ф. Р. 1. – Оп. 1. – Спр. 7275.

ІХ. Реалізовані та нереалізовані ідеї, проекти індустріальної перебудови Києва радянського передвоєнного часу

9.1. Мостовий зв'язок правого берега з лівим. Міст ім. Євгенії Бош

- 9.1. *Сафронов В.* В утренней дымке туманятся днепровские мосты // БудМайстер. – 1998. – № 13. – С. 80.
- 9.2. Там же.
- 9.3. *Лобанів Л. М., Кир'ян В. І.* Є. О. Патон – видатний інженер і вчений в галузі будівництва мостів // Академік Є. О. Патон. Матеріали наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”. – К.: ЕКМО, 2002. – С. 11–24.
- 9.4. *Сафронов В.* В утренней дымке... – С. 81.
- 9.5. Там же. – С. 82.
- 9.6. История ордена Ленина завода «Ленинская кузница» (1862–1962 гг.). Сборник документов и материалов. – С. 141–146.
- 9.7. *Сафронов В.* В утренней дымке... – С. 83.

9.2. Ескізні проекти нового мосту через Дніпро. Пішохідний міст

- 9.8. *Лантух-Лященко А. І.* Приречений будувати мости // Академік Є. О. Патон. Матеріали наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”. – К.: ЕКМО, 2002. – С. 33–38; Корнієнко О. М. Деякі сторінки життя Є. О. Патона // Академік Є. О. Патон. Матеріали наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”. – К.: ЕКМО, 2002. – С. 29.
- 9.9. *Гречина М. І.* Ескізні проекти мосту через Дніпро коло Києва // Архітектура Радянської України. – 1940. – № 3. – С. 37–40.
- 9.10. Там же.
- 9.11. Там же. – С. 40.
- 9.12. Там же. – С. 37.
- 9.13. *Лобанів Л. М., Кир'ян В. І.* Є. О. Патон – видатний інженер... – С. 20.
- 9.14. *Терпугов М.* Граніт, зелень і вода. Будівництво набережної Дніпра // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 9. – С. 19–22.
- 9.15. *Терпугов М.* Переправа через Дніпро в Києві // Соціалістичний Київ. – 1940. – № 5. – С. 22–24.
- 9.16. Там же. – С. 23
- 9.17. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 2. – К., 2004. – С. 712.

9.3. Транспортний тунель під Дніпром

- 9.18. Тунелі під Дніпром / *С. Ямпольський, В. Вишневецький, В. Кобзар* // Урядовий кур'єр. – № 104. – 5 червня 2004. – С. 14.
- 9.19. Дніпровська ділянка поясу бойової слави Жуків острів. – К.: Київський міський історико-патріотичний клуб “Пошук”. – 2004. – С. 3.
- 9.20. Там же.
- 9.21. *Карєбина О.* Тайна Днепровского тоннеля // Секретные материалы 20 века. – № 22 (174) 2005. – С. 26.
- 9.22. Там же.
- 9.23. Дніпровська ділянка поясу бойової слави... – С. 14.
- 9.24. Там же. – С. 3–5.
- 9.25. Тунелі під Дніпром... – С. 14.
- 9.26. Дніпровська ділянка поясу бойової слави... – С. 6.
- 9.27. Там же. – С. 15.

9.4. Пропозиції щодо газифікації міста. Дарницька теплоелектроцентрально

- 9.28. *Заславський М.* Мала і велика газифікація Києва // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 32–34.
- 9.29. *Шапошніков В.* Газифікація міста // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 5. – С. 6–8.
- 9.30. Там же.
- 9.31. Там же.
- 9.32. Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 33.
- 9.33. *Заславський М.* Збудуємо нову теплоелектроцентрально // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 4. – С. 30.
- 9.34. *Заславський М.* Дарницька теплоелектроцентрально // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 12. – С. 23–25.
- 9.35. *Заславський М.* Збудуємо нову теплоелектроцентрально... – С. 31.
- 9.36. *Заславський М.* Дарницька теплоелектроцентрально... – С. 24.
- 9.37. Там же. – С. 23–25.
- 9.38. ДАМК. – Ф. Р. 330. – Оп. 1. – Спр. 2859.

9.5. Нові виробничі об'єкти Києва: елеватор, Дарницький льоновий комбінат

- 9.39. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 355–356.
- 9.40. *Сирота О.* Новий київський елеватор // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 6. – С. 25–26.
- 9.41. Там же.
- 9.42. Там же.
- 9.43. Там же.
- 9.44. Нариси історії архітектури Української РСР (радянський період). – К.: Державне видавництво літератури з будівництва і архітектури УРСР. – 1962. – С. 183, 185–186.
- 9.45. *Хорхот А.* Проект київського лляного комбінату // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 6. – С. 21–24.
- 9.46. Там же. – С. 23.
- 9.47. Там же. – С. 22–23.

Х. Типологія та класифікація виробничих та інженерних споруд Києва передвоєнної доби

- 10.1. *Хорхот А. Я.* Архитектура и благоустройство промышленных предприятий. – К.: Издательство Академии Архитектуры Украинской ССР. – 1953. – С. 29.
- 10.2. Там же. – С. 22.
- 10.3. Там же. – С. 27.
- 10.4. *Яйвен И. Г.* Архитектура железнодорожных вокзалов. – М.: Издательство Всесоюзной академии архитектуры. – 1938. – С. 6.
- 10.5. *Антипов И. П., Ракита С. С.* Архитектура электростанций. – М.: Госстройиздат. – 1939. – С. 98–99.
- 10.6. Там же. – С. 99.
- 10.7. *Хорхот А. Я.* Архитектура и благоустройство... – С. 244.
- 10.8. Там же. – С. 240.
- 10.9. Там же.
- 10.10. Там же. – С. 256–257.
- 10.11. Там же. – С. 29–30.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акт внедрения “Бестарное хранение и внутризаводское транспортирование жидкого маргарина на хлебзаводе № 4”, 1975 г. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4*.
2. *Антипов И. П.* Архитектура электростанций / *И. П. Антипов, С. С. Ракита*. – М.: Госстройиздат. – 1939. – С. 98–99.
3. *Байбаков А. Б.* Завод “Ленинская кузница”. К 100-летию со дня основания / *А. Б. Байбаков, Р. С. Кац*. – К., 1962.
4. *Безпалый В.* Архитектура київської набережної // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 2. – С. 20–22.
5. *Безпалый В.* Правий берег Дніпра. Де і як будувати Центральний парк культури і відпочинку // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 7–8. – С. 6
6. *Бейкул С. П.* Київський трамвай / *С. П. Бейкул, К. А. Брамський*. – К., 1992. – С. 6, 10, 11, 21–22, 26–27, 30–31.
7. *Бородин А. П.* Опытные исследования над применением к паровозам паровых рубашек и системы “Сomround” / *А. П. Бородин, Л. М. Леви* // Инженер. – 1888. – № 6. – С. 3–42.
8. *Брамський К. А.* З історії будинку колишньої Центральної електростанції “Київської міської залізниці” // Збереження пам'яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспективи. – К., 2002. – С. 39–40.
9. Будова соціалістичного Києва. – К.: Видання київської міськради, 1932. – С. 74.
10. *Бужанський А.* Гордістю стануть схили Дніпра / *А. Бужанський, А. Сенченко, І. Кіричко* // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 11–12. – С. 20.
11. *Веснин Л. А.* Пассажирский вокзал в Киеве / *Л. А. Веснин, В. А. Веснин, А. А. Веснин* // Современная архитектура. 1928. – № 3. – С. 84–85.
12. Вестник финансов, промышленности и торговли, 1894. Т. 1. – № 10. – С. 119.
13. Весь Киев на 1926 г. – К.: Губком КП(б)У, 1926.
14. Весь Киев. Адресная книга. – К., 1914.
15. Впеклассная станция Киево-Брестской железной дороги в Киеве (литография *А. Безгрова*). Листы 44-47 // Зодчий. – 1874, сентябрь-октябрь.
16. Водопостачання Києва. 1872–1997 рр. / *П. І. Петімко, М. Ф. Царік, В. В. Кобзар, О. І. Кириченко*. – К., 1997. – С. 15–20, 28–32, 63–66, 73–77, 82.
17. Вокзал в Киеве // Архитектурно-художественный еженедельник. – 1915. – № 6. – С. 187–188.
18. Вулиці Києва: Довідник // За ред. *А. В. Кудрицького*. – К.: УЕ ім. М. П. Бажана. 1995. – С. 278.
19. *Гидион Зигфрид.* Архитектура железа и железобетона во Франции. – М., 1957.
20. Главное управление хлебопекарной промышленности. Паспорт “Автомат Хлебозавод № 4”, 1950. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4*.
21. *Голубятников П. В.* Киево-Подольская панама. – К., 1906.
22. *Гольштейн Н.* Нова Петрівка. Проект планування Петрівсько-Куренівського району // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1–2. – С. 35–36; 39.
23. *Гречина М.* Реконструкція центрального району столиці // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1. – С. 10–16.
24. *Гулеватий С.* Соціалістичне селище верстатбуду // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 17–19.
25. Дніпровська ділянка поясу бойової слави Жуків острів. – К.: Київський міський історико-патріотичний клуб Пошук. – 2004. – С. 3–9.
26. *Дубов В.* Фабрики культурних цінностей // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 5. – С. 25–27.

27. За вчасний пуск 2-ої черги КРЕС. Столичний Київ вимагає // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 18–20.
28. Завод “Ленинская кузница”. – К., 1962.
29. Залізничний район м. Києва: Збірник матеріалів з історії економічного і культурного розвитку залізничного району м. Києва за роки радянської влади. – К., 1959. – С. 28.
30. *Заславський М.* Дарницька теплоелектроцентрально // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 12. – С. 23–25.
31. *Заславський М.* Збудуємо нову теплоелектроцентрально // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 4. – С. 31.
32. *Заславський М.* Мала і велика газифікація Києва // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 32–34.
33. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. – Кн. 1, ч. 1. – К., 1999. – С. 384, 386–384, 429–430, 454–455.
34. Там же. – Ч. 2. – С. 712, 737, 902–903.
35. *Иевлева В. П.* Бетонные сваи киевского инженера А. Э. Страуса // Дослідження з історії техніки. – К.: Політехніка, Екмо, 2003. – Вип. 2. – С. 106–112.
36. История завода “Арсенал” имени В. И. Ленина. – К., 1986.
37. История Киева. – К.: Наукова думка, 1984. – Т. 2. – С. 190–191.
38. История Ордена Ленина завода “Ленинская кузница” (1862–1962 гг.): Сборник документов и материалов. – К., 1962. – С. 155–156, 160–161, 169–173.
39. Історико-архітектурний та історико-містобудівний опорні плани м. Києва. Солом'янсько-Совська частина: Звіт НДІТІАМ. – Додаток 3. – Кн. 4. – К., 2002. *Рукопис.*
40. Історико-архітектурний та історико-містобудівний опорні плани м. Києва. Промислові об'єкти і утворення та інженерно-транспортні споруди: Звіт НДІТІАМ. – Кн. 7. – К., 2001.
41. *Кліменко.* Фабрика хліба // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 10. – С. 23–25.
42. К 25-летию товарищества Киевского пивоваренного завода (1872–1897): Краткий исторический очерк предприятия. – К., 1898. – С. 5–6, 12.
43. *Кальницький М.* Владимир Николаев – академик архитектуры // Теорія та історія архітектури та містобудування: Збірник наукових праць. – Вип. 5. – К., 2002. – С. 219.
44. *Каменева В. А.* Киевская энергетическая система / *В. А. Каменева, А. М. Панов.* К., 1982. – С. 24, 25, 28, 36–47, 51–52.
45. *Каменецький М. О.* Первые русские электростанции. – Л.-М., 1951. – С. 28, 91–93.
46. Канализация гор Киева: Краткое описание ее сооружений и действия / Сост. *А. А. Холодецкий.* – К., 1896.
47. Канализация Киева. 1894–1994 гг. – К., 1994. – С. 13–15, 24, 28, 29, 31.
48. *Каневец К.* Краткая историческая справка об электрическом освещении города Киева. – К., 1913. – 15 с.
49. *Карбина О.* Тайна Днепровского тоннеля // Секретные материалы 20 века. – № 22 (174) 2005. – С. 26.
50. Киевская гавань по материалам и документам, извлеченным из протоколов строительной комиссии по сооружению Гавани и пояснительных записок к ним. – К., 1899.
51. Киевская сельскохозяйственная и промышленная выставка 1897 года и ее участники / Ред. *И. В. Лещенко.* – К., 1898. – Ч. I. – С. 9, 10–12, 29, 46.
52. Киевский железнодорожный вокзал вчера, сегодня, завтра. – К.: Світло й тінь, 2002. – 36 с.
53. Киевский завод “Транссигнал”. Завода дружная семья. – К.: Техника. – 1975. – С. 4, 10–11.
54. Киевский календарь на 1906 г. В. Д. Бублика. – К., 1906. – С. 228–230.

55. Киевский областной 4-й автоматический хлебзавод. Приказ по Народному Комисариату пищевой промышленности Союза ССР № 90 от 19 января 1939 г. “О пуске в эксплуатацию макаронного цеха при хлебзаводе № 4 в г. Киеве”; “Акт по приемке макаронного цеха 29 октября 1938 г., гор. Киев, хлебзавод № 4”. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
56. Киевский сахаро-рафинадный завод. 1868–1913. В память Всероссийской выставки в Киеве 1913 г. – К., 1913.
57. Киевтрест “Главхлеб” “Паспорт заводоуправления № 4”, 1937. *Архівні матеріали Хлібокомбінату № 4.*
58. Київ. Енциклопедичний довідник / Ред. А. В. Кудрицького. – К.: УРЕ, 1981.
59. Київ. Історичний огляд (карти, ілюстрації, документи) / Ред. А. В. Кудрицького. – К.: УРЕ, 1982. – С. 231.
60. Київ. Промисловий розвиток. – К., 1935 / *Рукопис в бібліотеці ім. Заболотного.* – С. 15, 16, 27, 32, 34–35.
61. Кобелев А. В. “Общая гражданская архитектура”: Курс лекций, читаемый в Киевском Политехническом институте. – К., 1907. – С. 6.
62. Ковалинський В. В. Київські мініатюри. Книга третя. – К., 2004. – С. 54–80.
63. Коклик Г. С. Подземные воды Киева. Материалы по вопросу об артезианском водоснабжении Киева. – К., 1909.
64. Колісник К. І. Споруди промислових підприємств і установ ВАТ “Більшовик” як пам’ятки науки і техніки // Збереження пам’яток науки і техніки в музеях: історія, досвід, перспективи. – К., 2002. – С. 54–58.
65. Контракт (інженер-полковником Струве и К° с Киевскою Городскою Думою на освещение г. Киева текучим газом) 18 февраля 1870. – К., 1870.
66. Кохан С. В. О. М. Вербицький – архітектор і педагог / С. В. Кохан, С. К. Кілессо. – К., 1966. – С. 29.
67. Корнієнко О. М. Деякі сторінки життя Є. О. Патона // Академік Є. О. Патон. Матеріали наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”. – К.: ЕКМО, 2002. – С. 29.
68. Лантух-Лященко А. І. Приречений будувати мости // Академік Є. О. Патон. Матеріали наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”. – К.: ЕКМО, 2002. – С. 33–38;
69. Лінкес І. Промислове будівництво Києва // Будівництво. – 1934. – № 5–6. – С. 11–14.
70. Лобанів Л. М. Є. О. Патон – видатний інженер і вчений в галузі будівництва мостів / Л. М. Лобанів, В. І. Кур’ян // Академік Є. О. Патон. Матеріали наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”. – К.: ЕКМО, 2002. – С. 11–24.
71. Майбутній київський вокзал (конкурс) // Глобус. – 1927. – № 13. – С. 199.
72. Макаров А. Малая энциклопедия Киевской старины. – К.: Довіра, 2002. – С. 85–87.
73. Максимович Н. И. Днепр у г. Киева. Краткий гидрографический и исторический очерк. – К., 1898.
74. Материалы Эксплуатационной, Строительной и Электротехнической секций. НКТП-НКПС, комиссия по приемке Киевской ТЭЦ. Т. 2. – К., ноябрь, 1937 / *Архівні матеріали СТ-1 НКПС.*
75. Матеріали архіву заводу “Ленінська кузня” Інв. № 1111. – Арк. 25.
76. Матеріали архіву заводу “Ленінська кузня” Інв. № 1113. – Арк. 2.
77. Миронович А. Галицький майдан в майбутньому. Один з варіантів перебудови // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 9–10. – С. 32–34.
78. Московський район м. Києва. Збірник матеріалів з історії, економічного і культурного розвитку Московського району за роки радянської влади. – К., 1959. – С. 67.

79. На будівництві книжково-журнальної фабрики в Києві // Архітектура Радянської України. – 1940. – № 3. – С. 25–28.
80. Нариси історії архітектури Української РСР (радянський період). – К.: Державне видавництво літератури з будівництва і архітектури УРСР. – 1962. – С. 183, 185–186.
81. *Николаев И.* Сборник Строительных Постановлений для города Киева на основании Строительного Устава, обязательных Постановлений Городской Думы, циркуляров и решений Правительствующего сената. – К., 1913.
82. *Никонов В. П.* Творець трамваю // Київський політехнік. – 2002. – 19 вересня. – № 27. – С. 3.
83. Новий фасад Київського вокзалу, арх. Шуко В.О., 1916. – НДІТІАМ.
84. О торжественной закладке верфи // Пролетарская правда. – 1926.
85. Олександр Парфенійович Бородін / Укл. *В. М. Шатаєв*. – К.: ТОВ “Міжнародна фінансова агенція”, 1997.
86. Описание Киевского водопровода. Составлено техническим отделом Городского общественного Управления. – К., 1910. – С. 11, 17, 104–195.
87. *Оттоков Є.* Київські берегові обсуви та боротьба з ними // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 5–6. – С. 35–37.
88. *Орлов П. А.* Указатель фабрик и заводов Европейской России / *П. А. Орлов, С. Г. Будагов*. – 3-тє вид. – СПб, 1894.
89. Отчет Акционерного общества Демеевской паровой фабрики шоколада и конфет под фирмою “Валентин Ефимов” за 13-й операционный год, 1910–1911 гг. – К., 1911. – 15 с.
90. Отчет Акционерного общества Демеевской паровой фабрики шоколада и конфет под фирмою “Валентин Ефимов” за 19-й операционный год, 1916–1917 гг. – К., 1918. – 15 с.
91. Охоронні зони пам’яток історії та культури. Залізничний район. Паспорти: Звіт НДІТІАМ. Інв. № 1328. – К., 1987.
92. План-справочник г. Киева. – К., 1923.
93. *Плісецький М.* Київ на шляху соціалістичного будівництва // Путівник по Києву. – К., 1930. – С. 5–16.
94. Про браму столиці. Реконструкція привокзальної площі // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 5–6. – С. 23.
95. Проект нового вокзала в Києве // Зодчий. – 1903. – № 3. – С. 29–30.
96. Развитие строительной науки и техники в Украинской ССР. – К.: Наукова думка, 1989. – Т. 1. – С. 270.
97. Реконструкція київського вокзалу // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 1. – С. 8–10.
98. *Рибаків М. О.* Невідомі та маловідомі сторінки історії Києва. – К.: Кий, 1997. – С. 295–311.
99. *Родін І.* На просторах Рубежівки зростає велетень верстатобудівництва // Соціалістичний Київ // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 3–4. – С. 38–39.
100. *Родін І.* Перспективи промислового розвитку столиці / *І.Родін, І.Ліпкес* // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 5. – С. 3–7.
101. *Роминський Є.* Дніпро в бетон або граніт / *Є. Роминський, С. Копман* // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 7–8. – С. 8–10.
102. *Роминський О.* Річний порт столиці. Реконструкція Київського водного вузла // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 7–8. – С. 38–40.
103. *Салатіч А.* Сталінка стане гідною свого імені. Планування Сталінського району // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1–2. – С. 32.
104. *Сафронов В.* В утренней дымке туманятся днепровские мосты // БудМайстер. – 1998. – № 13. – С. 80–83.

105. Сведения о жизни и деятельности Гражданского Инженера Александра Васильевича Кобелева (с 1887 по 1914 г.). *Рукопис у родинному архіві.*
106. Свод обязательных для жителей г. Киева постановлений по городскому общественно-му управлению / Ред. О. О. *Эйхельмана.* – К., 1900. – С. 232.
107. *Сирота О.* Новий київський елеватор // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 6. – С. 25–26.
108. Состоявшаяся под августейшим покровительством Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича и великого князя Алексея Николаевича Всероссийская выставка 1913 г. / Ред. изд. Б. Н. *Клебанова.* – К., 1914. – С. 13–15, 119.
109. Соціалістичний Київ. – 1934. – № 11–12. – С. 33.
110. Справочник-путеводитель по Киеву и окрестностям (1913–914). – К., 1914. – С. 38.
111. *Стефанович Д.* Шулявка та Жовтневий район в історії Києва. – К.: Кий, 2001. – С. 44–48, 110–111, 133–137.
112. *Страус А. Э.* Буронабивные сваи // Инженер. – 1902. – № 1. – С. 13–18.
113. *Суслов П.* Вагоноремонтний збудувати зразково! // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 1–2. – С. 23.
114. *Прицкер Б.* У сосновому бору – соціалістичне містечко Дарницького вагоноремонтного заводу / Б. *Прицкер, І. Гіммельфарб* // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 6. – С. 26–27.
115. *Терпугов М.* Граніт, зелень і вода. Будівництво набережної Дніпра // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 9. – С. 19–22.
116. *Терпугов М.* Переправа через Дніпро в Києві // Соціалістичний Київ. – 1940. – № 5. – С. 22–24.
117. Трикотажная фабрика им. Р. Люксембург. 1930–1940. – К., 1940. – 128 с.
118. Труды Киевского вспомогательного комитета по устройству Всероссийской промышленно-художественной выставки 1882 г. в Москве. – К., 1882. – С. 46.
119. Указатель фабрик и заводов европейской России. – СПб., 1881. – С. 404.
120. Фабрично-заводские предприятия Российской империи (исключая Финляндию). – Пг., 1914. – № 841 (Д).
121. Фильмы Киевской ордена Ленина киностудии им. А. П. Довженко. 1828–1978. – К.: Госкино УССР, 1970. – С. 3.
122. *Хаустов П.* Контури майбутнього Києва. До питання розробки генерального плану міста // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 3–4. – С. 12–16.
123. *Хаустов П.* План соціалістичної перебудови // Соціалістичний Київ. – 1936. – № 1–2. – С. 7–9.
124. *Хорхот А.* Проект київського лляного комбінату // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 6. – С. 21–24.
125. *Хорхот А. Я.* Архитектура и благоустройство промышленных предприятий. – К.: Издательство Академии Архитектуры Украинской ССР. – 1953. – С. 22, 27, 29–30, 240, 244, 256–257.
126. *Цельтнер Е.* Лівобережний Київ // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 9–10. – С. 36–37.
127. *Черный Б. О.* Материалы по рабочему вопросу и промышленности г. Киева (1914–1917 гг.) / Ред. М. А. *Волкова.* – К., 1919.
128. *Шапаровський Г.* Місцеві будівельні правила, що регулюють забудування м. Києва. – К., 1929. – С. 115–137.
129. *Шапошніков В.* Газифікація міста // Соціалістичний Київ. – 1937. – № 5. – С. 6–8.
130. *Шило Н. К.* Послевоенное восстановление и строительство Киева в институте “Киевпроект” / Н. К. *Шило, И. П. Брошштейн* // Сообщения Киевпроекта. – 1957. – № 11–12. – С. 5–9.

131. Шлейфер Г. та ін. Доклад по вопросу об устройстве в г. Киеве водоснабжения артезианскою водою // Известия Киевской городской думы. – 1893. – № 5.
132. Шулькевич М. М. Киев. Архитектурно-исторический очерк / М. М. Шулькевич, Т. Д. Дмитриенко. – К.: Будівельник, 1978. – С. 324.
133. Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра / Ред. Б. С. Олейник. – К., 1995. – С. 47, 49.
134. Конкурсный проект Киевского вокзала (репродукция) // Ежегодник. – 1913. – Вип. 8. – С. 123.
135. Яйвен И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. – М.: Издательство Всесоюзной академии архитектуры. – 1938. – С. 6.
136. Ямпольський С. Тунелі під Дніпром / С. Ямпольський, В. Вишневецький, В. Кобзар // Урядовий кур'єр. – № 104. – 5 червня 2004. – С. 14.

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

АН	– Академія наук
АПУ	– Архітектурно-планувальне управління
арк.	– аркуш
артполігон	– артилерійський полігон
артшкола	– артилерійська школа
арх.	– архітектор(и)
АТ	– акціонерне товариство
АТЕК	– акціонерне товариство екскаваторного конструювання
атм.	– атмосфера
АШ	– антрацитовий штиб
будмайданчик	– будівельний майданчик
вагонбуд	– вагонобудівний завод
ВАТ	– відкрите акціонерне товариство
верстатбуд	– верстатобудівний завод
вид.	– видання
вип. (вип.)	– випуск (випуск – <i>рос.</i>)
ВРНГ	– Всесоюзна Рада народного господарства
вул.	– вулиця(і)
ВУФКУ	– Всеукраїнське фотокіноуправління
га	– гектар
ГВт	– гігават
год	– година
Головвійськбуд	– Головний трест військового будівництва
Головрада (ГоловКиїврада)	– Головна Київська рада
груд.	– грудень
Губміськом	– Губернський міський комітет
ДАКО	– Державний архів Київської області
ДАМК	– Державний архів м. Києва
ДВРЗ	– Дарницький вагоноремонтний завод
дер.	– деревня (<i>рос.</i>)
Держплан	– Державний планувальний комітет
Держпроектбуд	– Державний проектно-будівельний інститут
дес.	– десятина(и)
див.	– дивитись
Діпролегпром	– Державний інститут легкої промисловості
Діпромаш	– Державний інститут проектування машин
Діпромез	– Державний інститут проектування механічних засобів
Діпромісто	– Державний інститут проектування міст
Діпротранс	– Державний інститут транспортного проектування
ДОК	– деревообробний комбінат
ДТХЕЦ	– Дарницька теплохолодоелектроцентраль
євбаз	– топонім <i>Єврейський базар</i>
жін.	– жінки
ЗАТ	– закрите акціонерне товариство
ЗМІ	– засоби масової інформації
ЗУКРЕНЕРГО	– Зональне управління електричних станцій та мереж

изд.	– издание (<i>рос.</i>)
ін.	– інші
інж.	– інженер(и)
К.	– Київ
кал	– калорія(ї)
кв. м	– метри квадратні
кВт	– кіловат
кг	– кілограм(и)
Київдипротранс	– Київський державний інститут проектування транспорту
кін.	– кінець
км	– кілометр(и)
кн.	– книга
кол.	– колишній
КП(б)У	– Комуністична партія (більшовиків) України
КПІ	– Київський політехнічний інститут
КПУ	– Комуністична партія України
крб.	– карбованці
КРЕС	– Київська районна електростанція
к. с.	– кінська сила
Л.	– Ленінград
“Ленкузня”	– завод “Ленінська кузня”
М.	– Москва
м.	– місто
м	– метр(и)
Мар. Благовіщенська	– вулиця Маріїнсько-Благовіщенська
мГкал	– мегакалорії
млн	– мільйон
НАНУ	– Національна академія наук України
НБУ	– Державна наукова бібліотека Національної академії наук України ім. В. Вернадського в Києві
НДІТІАМ	– Науково-дослідний інститут історії і теорії архітектури та містобудування
НКВС	– Народний комісаріат внутрішніх справ
НКПС	– Народный комиссариат путей сообщения (<i>рос.</i>)
НКТП	– Народный комиссариат транспортных путей (<i>рос.</i>)
НКШС	– Народний комісаріат шляхів сполучення
оп.	– опис
Пг.	– Петроград
ПЗЗ	– Південно-Західна залізниця
пивзавод	– пивоварний завод
піч АЦХ	– піч автоматична цехова хлібна
ПКТС	– Проектна контора теплових станцій
пол.	– половина
поч.	– початок
пров.	– провулок
Промбудпроект	– Інститут промислового проектування та будівництва
промрайон	– промисловий район
р.	– рік
рр.	– роки
ред.	– редакція

роб.	– робітник(и)
РРФСР	– Російська Радянська Федеративна Соціалістична Республіка
РУ	– розподільче улаштування
руб.	– рубль(і)
с.	– сторінка(и); село
саж.	– сажень(-ні)
сел.	– селище
сер.	– середина
СП	– спільне підприємство
СПб	– Санкт-Петербург
С.-Петербург	– Санкт-Петербург
спр.	– справа
СРСР	– Союз Радянських Соціалістичних Республік
ст.	– століття
СТ	– станція теплова
сх.	– схема
т	– тонна(и)
т.	– том
табл.	– таблиця
Текстильбуд	– Інститут текстильного будівництва
ТЕЦ (ТЭЦ)	– теплоелектроцентрально
УЕ	– Українська енциклопедія
Укрінсторф	– Український інститут торфу
укріпрайон	– укріплений район
Укркомуненергобуд	– Український комунальний трест енергетичного будівництва
ул.	– улица (<i>рос.</i>)
УРСР	– Українська Радянська Соціалістична Республіка
УТОПК	– Українське товариство охорони пам'яток історії та культури
ф.	– фонд
ЦДІАКУ	– Центральний державний історичний архів України в м. Києві
ЦДКФФА	– Центральний державний кінофотофоноархів України ім. Г. С. Пшеничного
ЦЕС (ЦЭС)	– Центральна електрична станція
ч.	– частина
черв.	– червень
чол.	– чоловік(и)
шкірзавод	– шкіряний завод
шт.	– штуки

АННОТАЦИЯ

В научной монографии освещены вопросы индустриального развития Киева конца XIX – первых трех десятилетий XX столетия. Исследованием охвачен практически весь производственный комплекс Киева упомянутого исторического периода, а именно: промышленность, железнодорожное хозяйство, первые общегородские инженерные системы: водопровод, канализация, электроэнергетика, а также первые виды электрического транспорта – трамвай, фуникулер и троллейбус.

Впервые в одной книге собран материал, иллюстрирующий различные аспекты индустриального развития и производственной застройки Киева в наиболее важный для города исторический период – на рубеже двух столетий – XIX и XX. Акцентируя на архитектурном наследии, в книге дается анализ наиболее распространенным архитектурным формам и стилистическим направлениям, конструкциям и строительным материалам, используемым в производственных сооружениях данного периода. Не оставлены без внимания также основные архитектурные конкурсы и предложения, связанные с общим индустриальным развитием города или с развитием отдельных отраслей народного хозяйства; инженерные достижения и основные градостроительные решения, которые оказали значительное влияние на формирование облика современного города.

Книга предлагается в качестве справочного материала для архитекторов, искусствоведов, историков, краеведов и всех тех, кто интересуется историей развития промышленности и техники в Киеве.

ANNOTATION

The scientific monograph is dedicated to the industrial development of Kyiv of the late 19th – first three decades of the 20th centuries. The survey comprises the almost entire production complex of Kyiv at that time including industry, railway economy, the first city engineering systems: water pipes, sewerage system, power industry, and the first means of electric transportation – tram, funicular, and trolleybus.

It is for the first time when the material that illustrates the various aspects of industrial development and production building up of Kyiv during the most important historical period of the city – at the edge of 19th and 20th centuries - is gathered in one book. Accentuating the architectural heritage, in the monograph is also presented the analysis of the most widespread architectural forms and stylistic trends, constructions and building materials which were utilized in the industrial buildings of this period. In addition, the attention is paid to the main architectural competitions and proposals connected with the city entire industrial development or with the development of the separate branches of the national economy, engineering achievements, and the main town-planning solutions which had a substantial impact on the modern city appearance forming.

The book is proposed as a reference source for architects, arts critics, historians, scholars of local lore, and everybody who is interested in history of industry and technology development in Kiev.

Наукове видання

Валерія Ієвлева

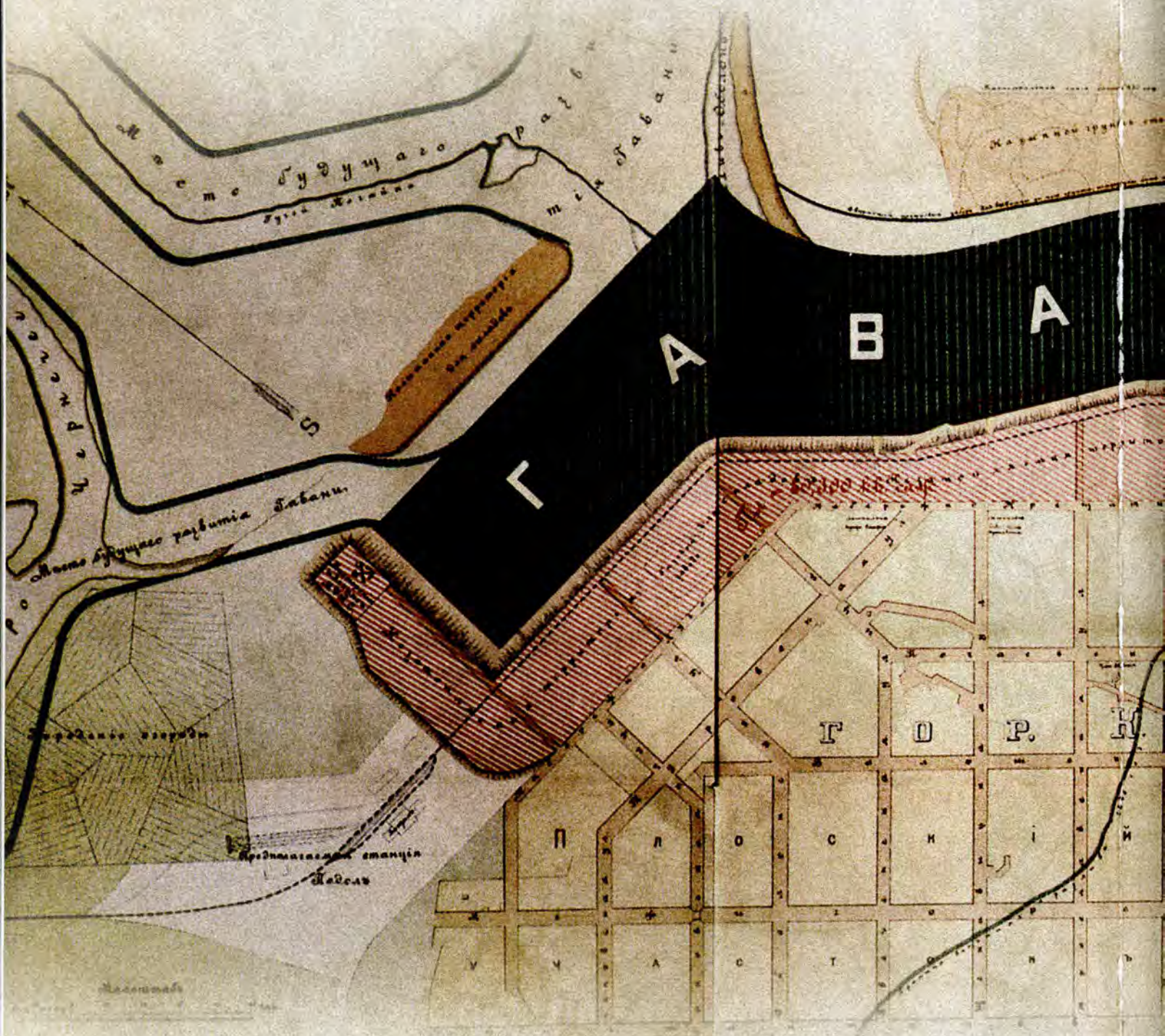
**Пам'ятки індустріального розвитку Києва
кінця XIX – першої третини XX століття**

Підготовлено до друку:
Видавничий Дім "Прес-КІТ"

Підписано до друку 20.05.2008
Формат 60x90 1/8. Гарнітура Petersburg. Друк офсетний.
Умовн. друк. арк. 15,88. Облік.-видавн. арк. 29,10.
Наклад 500 прим.
Замовлення № 8168

Видавничий Дім "Прес-КІТ"
01054, м. Київ-54,
вул. В. Воровського, 51, оф.3
www.kit.com.ua; press@kit.com.ua

Віддруковано ТОВ "Дорадо-Друк",
09000, м. Сквиря, вул. Щорса, 7



Место будущего разбития

Черная река

Место будущего разбития

Крепостная стена

Крепостная станция

Крепостная станция

Г А В А

Г О Р Н

П Л О С К И Н

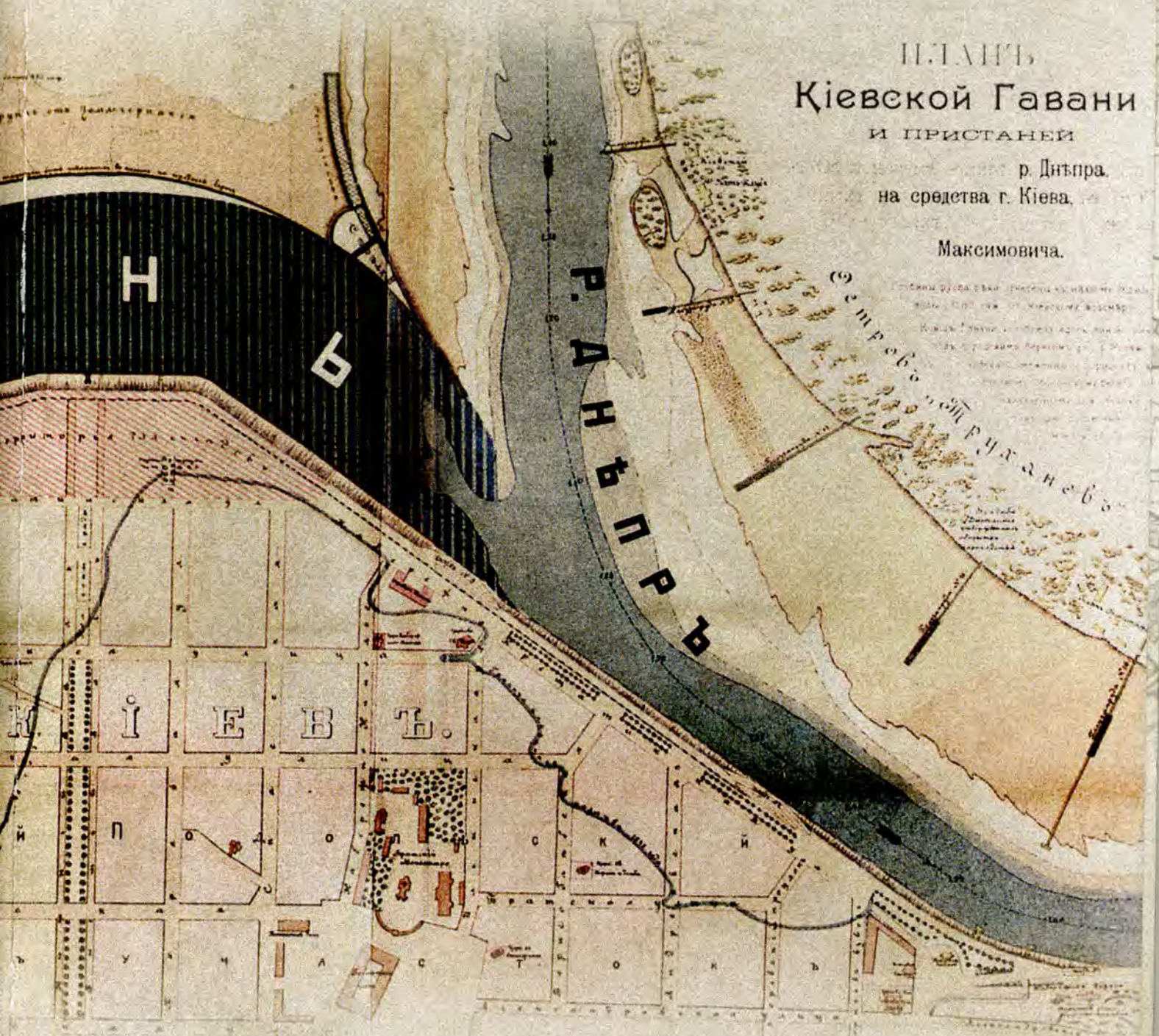
В Ч А С Т О В А Д

ПЛАНЪ
Кіевской Гавани

И ПРИСТАНЕЙ

р. Днѣпра
на средста г. Кіева.

Максимовича.



Н

Б

р. ДНѢПРЪ

Средство г. Кіева

Кіевъ

П О С К И
У Ч А С К О К Ъ