

УДК 72.01

І. І. Крейзер

*к. арх., доц. Харківський національний університет
будівництва і архітектури*

ВІТЧИЗНЯНА АРХІТЕКТУРА «ПЕРЕХІДНОГО» ПЕРІОДУ 1950-70-х рр. НА ПРИКЛАДІ РАЙОНУ АЕРОПОРТУ У М. ХАРКОВІ

Анотація: перехідний період у вітчизняній архітектурі 1960-х років викликає інтерес. У Харкові відбулися різкі зміни в області містобудування й архітектури. Місто стало на шлях інтенсивного індустріального будівництва, освоюючи селитебні території, раніше намічені довоєнним Генеральним планом під малоповерхову забудову. В 1959 р. у зв'язку з необхідністю перегляду містобудівних принципів формування міського середовища було почато коректування Генерального плану міста. Було припинено малоповерхове й індивідуальне будівництво. У містобудуванні ствердився принцип мікрорайонування на основі вільного планування. Питання «архітектурної творчості» залишалося актуальним, оскільки воно більше нагадувало конвеєрний процес. Даний історико-культурний період у житті Харкова підлягає більш пильному вивченню й оцінці за критеріями, які ще мають бути вироблені.

Ключові слова: хрущовки, харківський аеропорт, архітектура «перехідного» періоду.

Стан проблеми, вивченість питання. Результати хрущовських архітектурно-будівельних реформ одержали позитивну оцінку в дослідників даного періоду (С. О. Хан-Магомедова, О. В. Казакова й ін.) - це:

- різке збільшення обсягів житлового будівництва; Хрущев спробував і зумів зупинити сповзання до прірви в умовах житлової кризи, що наростала. З кінця 1950-х років почалося неухильне зростання об'ємів, що вводились в лад житлових будинків;

- динаміка просторового освоєння території країни й процесів розселення, поява сотень нових міст;

- повернення радянської архітектури в русло світового архітектурного процесу;

- раціоналізм як стиль професійного мислення.

Деякі питання, як, наприклад, проектування й будівництво великоблочних і великопанельних будинків поставило перед архітекторами нові завдання в області розробки фасадів ще в 1940-х рр. Над цими питаннями працювали видатні архітектори, піонери великоблочного будівництва в Москві й

Ленінграді: А. Бурів, А. Блохін, І. Жолтовский, який вів пошуки структури фасадів велико-панельних будинків [1, 2].

Актуальність даної роботи у дослідженні і оцінці періоду 1960-70-х рр. масової забудови «хрущовками» м. Харкова на прикладі вулиць Аерофлотської і Ромашкіна, прилягаючих до пам'ятки архітектури місцевого значення – Харківського аеропорту (нині VIP-термінал).

Новизна полягає у дослідженні чергового «переходу», зламу в архітектурному процесі так званого «хрущовського» періоду 1960-70-х рр. на прикладі історичного формування і забудови району аеропорту у м. Харкові.

Особистий вклад автора в це дослідження полягає в узагальненні досвіду по вивченню і описанню об'єкта реконструкції – Харківського аеропорту і навколишнього середовища в програмі по підготовці до Євро-2012 і участі в авторському колективі наукових робітників і викладачів Харківського національного університету будівництва і архітектури в написанні і визначенні охоронюваних зон аеропорту, містобудівного обґрунтування і історико-архітектурної довідки [3, 4].

Основний зміст. Об'єкт аналізу – район аеропорту розташований в межах м. Харкова, в історичному районі Основа, адміністративному районі - Комінтернівському.

Дослідженням охоплюється прилягаюча територія двох основних вулиць – Аерофлотської і Ромашкіна. Окрім того, була досліджена територія будівлі - пам'ятки архітектури місцевого значення Харківського аеропорту, прийнятої на облік рішенням Харківського облвиконкому №334 від 30. 04. 1980 р. охоронний №67, розташованої за адресою: м. Харків, вул. Ромашкіна [5, 6]. В межах досліджуваної території розташовані різноповерхові і різномасштабні будівлі. В основному висота будівель не перевищує 2-5 поверхів. Серед забудови наявні об'єкти, що привносять дисонанс в історичну забудову. Це одноповерхова будівля кафе, що знаходиться по вул. Аерофлотській, 11а і має тимчасовий характер, також велика кількість будівель тимчасового характеру – сараї та гаражі в середині кварталів, які належать приватним особам.

За функціональним призначенням будівлі, що розміщуються в межах дослідженої території, розподіляються на житлові, учбові, службові, кафе, готельні і т.п.

Вулиця Аерофлотська забудована по периметру, на загал, житловими будівлями – 1950-1970-х років, які за стильовими, конструктивними характеристиками мають відношення до, так званого, «хрущовського періоду». Вулиця Ромашкіна має розрив у забудові з боку житлового будинку №11, який займає територію вздовж вул. Аерофлотської і частково вул. Ромашкіна.

Будинок зберігся після Великої Вітчизняної війни і був реконструйований (Фото 1, 2).

Структура дорожньої - транспортної мережі цієї частини міста сформувалася на початку 1930-х рр. На теперішній час ця територія має благоустрій і пристосована для стриманого руху транспорту. Основне транспортне навантаження лягло на проспект Гагаріна, вул. Аерофлотську; міський транспорт – тролейбуси, приватний транспорт – маршрутні таксі.

Основні етапи формування розпланування і забудови. Проспект Гагаріна розташований у східній частині міста і простягається майже на 10 кілометрів. На кінці XII - початку XVII сторіч це був шлях на Зміїв. Пізніше, коли шлях перетворився на вулицю, її назвали Зміївською. До початку 20-го сторіччя забудова вулиці йшла повільно. У 1910 році у зв'язку зі створенням залізничного шляху Донбас – Харків тут розмістили тупикову станцію Левада, що стимулювало подальше будівництво промислових і складських об'єктів.

Крупні містобудівні перетворення розпочалися після 20-х років 20-го сторіччя. Розвиток авіації і зв'язку «обумовили необхідність спорудження нового, більше розробленого аеропорту, площадку для якого вибрали на південній околиці міста, недалеко від залізничної станції Основа» [7]. В 1928-1930 р. на південній окраїні Харкова було споруджено аеропорт [8, 9 стор. 287-288].

У роки війни аеропорт був повністю зруйнований (фото 2). Його відновлення почалося відразу ж після звільнення міста у 1943 р. Це відповідає другому етапу розвитку району аеропорту. Урочистий мітинг, присвячений відкриттю аеровокзалу, відбувся 7 липня 1954 р. [10].

Нинішня конфігурація й напрямок вулиці, взаємне розташування житлових будинків та будівлі аеровокзалу свідчать про те, що під час післявоєнної відбудови загальну планувальну схему району, що прилягає до аеровокзалу, було збережено й розвинене у збільшеному масштабі.

У путівниках, виданих в 1950-і – 60-і рр., можна знайти описи нового аеропорту й навколишньої території. За роки п'ятирічок тут виросло чимало заводів, шкіл, лікарень, клубів, житлових будинків, навколо - зелені сади [11].

Вулиця, яка тепер називається Аерофлотською, забудовувалася в 1950 – 1970-ті рр. і дотепер зберігає дух тих часів. Основна частина забудови – це так звані «хрущовки» – 2-х, 4-х і 5-ти поверхові будинки з ізольованими, але мінімальними за площею квартирами, та гранично спрощеним архітектурним рішенням.

Проект Харківського аеровокзалу виконувався в Москві, і над його будівництвом здійснювався нагляд центральних державних установ.

Відповідно, відбудова житлового містечка аеропорту теж велася за проектами московських проектних організацій.

На підставі проведених архівного пошуку і натурних досліджень можна зробити висновок, що розпланування території, яка прилягає до будівлі аеровокзалу, було сформовано у кілька стадій – в першій половині 1930-х рр. (створення житлового містечка при аеропорті, яке мало характерну «строчну» конструктивістську забудову), та в період післявоєнної відбудови, коли забудова в основному набула теперішнього вигляду. Певною мірою подальший розвиток території у 1960-70-і рр. поновив тенденції планування 1930-х із вільним розташуванням будинків у між магістральному просторі. Висотність забудови коливалася протягом усього зазначеного періоду від чотирьох-п'яти поверхів (30-і рр.), зі зниженням до двоповерхової у післявоєнні роки, та підвищенням знову до п'яти поверхів у 1960-70-ті.

Територія дослідження має рельєф, що поступово підвищується в бік льотного поля у напрямі із заходу на схід. Ландшафтні утворення, які мають історико-культурну цінність, відсутні.

Розпланування території дослідження має периметральний характер з розташуванням будинків на «червоних» лініях і всередині кварталу. Центральна частина кварталів використовується як дворові території.

На теперішній час, якщо порівнювати з 1960-ми роками, внутрішнє розпланування території не зазнало значних змін.

Висотною і архітектурною домінантою виступає башта пам'ятки архітектури – харківського аеровокзалу.

Містобудівна композиція. До будинку аеровокзалу веде широка еспланада, запроектована й здійснена одночасно з будинком. Еспланада орієнтована на силует центральної вежі будинку й на монументальний портик головного входу й закінчується невеликою площею, яка служить кінцевою петлею тролейбусного маршруту, що зв'язує аеропорт із центром Харкова. Архітектурний масштаб будинку аеропорту суттєво крупніше навколишніх його житлових будинків. Розміри еспланади й площі підкреслюють масштаб будинку; їхнє співвідношення задумане таким чином, щоб, віддаливши аеровокзал від житлових будинків і збільшивши його масштаб, додати будинку домінантне значення в предметно-просторовім оточенні, що складається з житлових будинків малої й середньої поверховості.

Аеровокзал являє собою монументальний будинок, одноповерхове в центральній частині, із двоповерховими бічними крилами. На головному фасаді, на тлі величезного вітража вестибюльного залу поміщений монументальний восьмиколонний портик, який завершується фронтоном складної конфігурації, стилізованим у дусі українського бароко. З боку літного

поля симетрично центральній осі розташовано два виходи, які підкреслені чотириколонними портиками.

Пам'ятка архітектури - Харківський аеровокзал, що розташована в межах дослідженої території, створює особливий високий композиційно - видовий вплив на охоплюючу його територію. Аеровокзал розкривається з місця, де закінчується вул. Аерофлотська і починається площа. З боку вул. Ромашкіна пам'ятка також добре сприймається, хоча й в ракурсах.

Головна видова ось – поворот вул. Аерофлотської – перетин з вул. Ромашкіна і початок площі перед будівлею аеровокзалу (див. Схема 1).

З 1932 р. основним типом радянського житла було проголошено індивідуальну квартиру зі всіма зручностями. Кам'яні, прикрашені ордерним декором будинки з комфортабельними за радянськими стандартами квартирами (часто навіть з окремими кімнатами для хатніх робітниць) зводилися на головних вулицях міст. Ці будинки будувалися із застосуванням якісних матеріалів, відповідно, помешкання в них обходилися суттєво дорожче, ніж житло у будинках-комунах. Перекриття в цих будинках, як правило, були залізобетонні із плит попереднього виготовлення, укладених по сталевих балках. Підвищений рівень комфорту забезпечували товсті стіни, гарна звукоізоляція, високі стелі (не нижче 3 м) і повний набір інженерних комунікацій.

Метою нової житлової політики 1960-70-х рр. було надання кожній родині хоча б маленького, але окремого житла. Нові помешкання надавалися безкоштовно, тому головною рисою нової забудови стала жорстка економія. Спальні було зменшено до 6-9 кв. м, кухні до 6 кв. м, висоту стелі в квартирі – до 2,5, або навіть 2.4 м, вітальні проектувалися здебільшого прохідними, а санітарні вузли суміщеними. Спочатку «хрущовки» були цегляними, але з кінця 50-х було широко розгорнуто індустріальні технології крупноблочного, а згодом крупно панельного домобудування.

У додатку наведені фотографії типових проектів 1950-х рр. і фото деяких будинків по вул. Аерофлотській, зведених у зазначений період.

Результатами натурних обстежень середовища району аеропорту у м. Харкові стали: просторова побудова, поверховість забудови, стильові ознаки, колористичне рішення, коректування дисгармонуючих об'єктів.

Просторова побудова району аеропорту базується на розвитку забудови вздовж основної осі – вулиці Аерофлотської. Будинки вздовж вулиці розташовуються на невеликому видаленні один від одного, симетрично щодо осі-вулиці і утворюють парні групи; вони підкреслюють ритм об'ємів і висот, що поступово наростають. Перехід від двоповерхових будинків до чотири -, а потім п'ятиповерхових виглядає плавним. Глядач сприймає площу, що

розкривається перед пам'яткою архітектури – будинком Харківського аеровокзалу.

Вулиця Аерофлотська починається з двоповерхової забудови, це в основному житлові будинки, оточені фруктовими деревами. В середній частині вулиці, практично друг напроти друга виділені укрупненими фронтонами два будинки – це гуртожиток і будинок навчального закладу, де сьогодні розміщено Харківський професійний ліцей харчових технологій і торгівлі. Потім продовжується двоповерхова забудова: житловий будинок і будинок, де зараз розташовуються різні установи, здаються площі внайми. Вулиця звертає ліворуч, і поверховість забудови зростає. Праворуч з'являються п'ятиповерхові житлові будинки, ліворуч – довгий «г»- подібний зі зламом на повороті житловий будинок довоєнної будови, що в основній частині має чотири поверхи, але через невелике падіння рельєфу в початковій частині має напівпідвальний поверх. Потім, праворуч, вулицю продовжує п'ятиповерховий готель, споруджений у 1970-і рр. Вулиця переходить у площу перед будівлею аеровокзалу. Вглиб району розташовуються, в основному, житлові будинки висотою від двох до п'яти поверхів, а також одноповерхові капітальні будівлі складського й господарського призначення.

Стильові ознаки забудови району аеропорту, це - довоєнний житловий будинок №11 (фото 1) має ознаки конструктивного Ар Деко, про це свідчить призматична подовжена форма самого будинку, нюансно виступаючі з основного об'єму площини стін, на яких аплікативно розміщені пілястри-колонки; спрощені схематично намальовані балюстради, що імітують фальшиві балкончики й створюють ефект нарядності на фасаді; справжні балкони створюють свій ритм, що чергується із зашкеленими нині лоджіями (спочатку цього зашкелення не було, то ж ритм об'ємної композиції був значно більш виразним). Нижній поверх оформлено рустом. Незважаючи на те, що будинок розвинений по горизонталі, його фасад ще більше «розтягують» горизонтальні карнизи й тяги, які ділять його подібно до ренесансного палаццо – у відношенні 1 до 3. Ритм вертикальних розчленувань, окрім балконів і лоджій, створюють також вертикальні стрічкові вікна сходових кліток. Парапет декоративно оформлено у вигляді спрощеного аттику. Але при всьому цьому, композиція будинку в своїй основі є конструктивістською. Про це свідчить, зокрема, перфорація віконних прорізів правильної прямокутної форми й чітка сітка, застосована в побудові фасадів. Ці ознаки близькості до конструктивізму, подекуди їх видно в оригінальних дерев'яних переплетях вікон з тонкими імпостами.

– інші об'єкти – «хрущовки»; але серед них є будинки, так би мовити, перехідного стилю, зведені на початку періоду «боротьби з архітектурними

надмірностями»; вони зберегли в обмеженому обсязі елементи класики: спрощені колони, фронтони, ошатні обрамлення вікон зі складним профілем, наприклад у будинках №7 і 8.

Оригінальне колористичне рішення будинків району аеропорту втрачено. Ґрунтуючись на описах аналогічних будинків зазначеного періоду в м. Харкові, можна припустити, що це були світлі бежеві (жовті) відтінки оштукатурених стін і білі обрамлення вікон, ясно-сірий відтінок дахів гармонійно сполучався із загальним рішенням. Поступово стіни темніли від пилу й згодом будинки набули брудно-сірого відтінку.

Дисгармонуючих об'єктів небагато – кафе (вул. Аерофлотська, №11а), одноповерхова споруда тимчасової конструкції. Є рекомендації з поліпшення деяких аспектів рішення площі перед будинком аеропорту. Насамперед це стосується будинку готелю, збудованого й зданого в експлуатацію 1971 р. Доцільно було б у ході реконструкції продовжити корпус будинку вздовж вул. Ромашкіна, симетрично житловому будинку №11 по вул. Аерофлотській.

Висновки. Таким чином, бачимо, що район Харківського аеропорту забудовувався поступово у кілька етапів. Структура, масштаб, конфігурація цього місця були закладені в довоєнний період. Вулиця Аерофлотська зберегла напрямок і свою конфігурацію. В наслідок великих руйнувань воєнного періоду зберігся лише один житловий будинок, який був відновлений. Його стилістика відповідає 1930-40-рр, періоду освоєння класики – конструктивному Ар Деко. Наступний період – відновлення будівлі Харківського аеропорту і прилеглої території. Вирішено збільшити масштаб будівлі, також характер площі теж міняє розміри у бік розширення. Будівля аеропорту відповідає вимогам свого часу, вона монументальна, має парадний характер, ордерні елементи і відповідає стилістиці післявоєнного радянського Ар Деко. В 1950-70-ті рр. забудовується периметр вулиць Аерофлотської і Ромашкіна. Наступає «перехідний» період, коли починають будувати типові будинки. На прикладі цих вулиць видно поступовий перехід від парадної архітектури до проміжних рішень з спрощеними ордерними елементами і простих типових «хрущовок». Змінюється масштаб будинків і їх висотність від 2-х до 5-ти поверхових. Але це лише відпадає закладеним композиційним принципам загального ансамблю вулиць і площі Харківського аеропорту, підкреслює його масштаб і велич.



Фото 1. Панорама житлового будинку № 11 по вул. Аерофлотській м. Харкова. 1930-ті рр.



Фото 2. Фото району аеропорту м. Харкова після зруйнування під час II Світової війни.

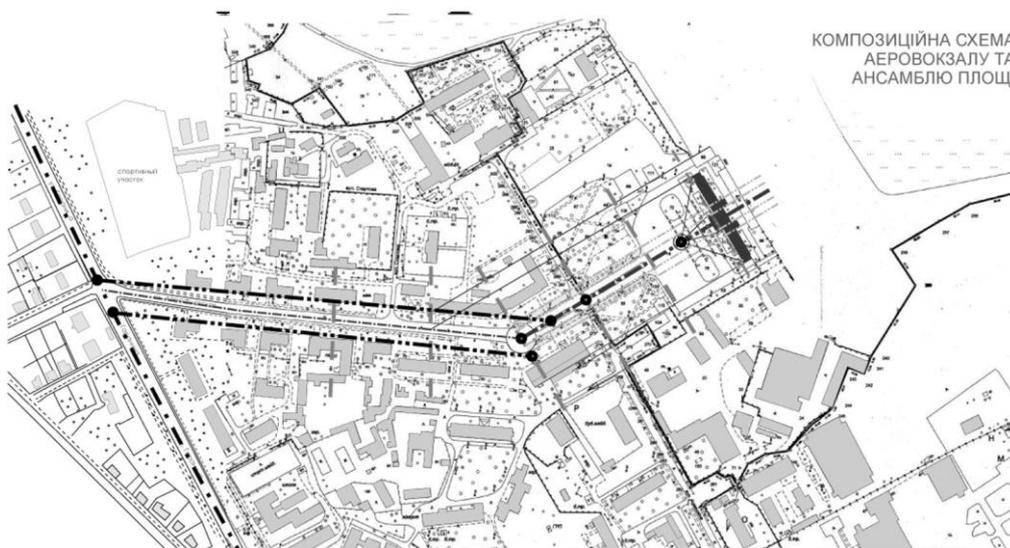


Схема 1. Композиція побудови вул. Аерофлотської і ансамблю площі Харківського аеропорту.

Додаток І. Типові проекти 1950-х рр.



16-квартирний дім. Проект № 12 серії 201. Архітектори Маслих і Яфа. Початок 1950-х р.



Житловий будинок по вул. Аерофлотській у м. Харькові.



12-квартирний дім. Архітектурно-проектна майстерня Міннефтепрому. Початок 1950-х р.



Житловий будинок по вул. Аерофлотській у м. Харькові.



Типовий проект № 1-447С-2. Кінець 1950-х р.



Житловий будинок по вул. Аерофлотській у м. Харькові.

Літературні джерела:

1. Архитектура сталинской эпохи: Опыт исторического осмысления/ Сост. И отв. Ред. Ю. Л. Косенкова. – М.: КомКнига, 2010. – 496 с.
2. Ю.М. Шкодовский, И. Н. Лаврентьев, А. Ю. Лейбфрейд, Ю. Ю. Полякова. Харьков. Вчера. Сегодня. Завтра. – Х., Фолио, 2002. Ю.М. Шкодовский, И. Н. Лаврентьев, А. Ю. Лейбфрейд, Ю. Ю. Полякова. Харьков. Вчера. Сегодня. Завтра. – Х., Фолио, 2002.
3. Историко-архитектурная справка о памятнике архитектуры и монументального искусства 1950 гг. – здании Харьковского аэровокзала. Выполнена ХГТУСА - 26.12.2009 г.

4. Проект охранных зон памятника архитектуры местного значения – Аэровокзала (охранный №67), который находится по адресу: г. Харьков, ул. Ромашкина,1. Выполнен ХГТУСА - 29.10.2010 г.

5. Паспорт на пам'ятку архітектури та містобудування. Складений 31.01.06 р. КП «ХРІКЦ».

6. Паспорт та облікова картка на пам'ятку архітектури та містобудування за адресою: м. Харків, пр. Гагаріна, б/н (вул. Ромашкіна, 1). Складений 31.01.06 р. КП «ХРІКЦ»

7. Харківський аеропорт збудовано: //Вісті ВУЦВК. – 1932 – 8 грудня.

8. Дьяченко Н.Т. Улицы и площади Харькова. Очерки. Изд. 4-е испр. и доп. Х., «Прапор», 1977, 272 с.; 72 с. ил.

9. Дьяченко Н.Т. Харьков: Справочная книга/ - Х.: Флаг, 1980. – 303 с., 20 л. ил.

10. А. Лейбфрейд. Харьков и авиация.//Слобода. – 1992.-№91, ноябрь.

11. Шаранов Я. На колишніх околицях. [г. Харків. Фото] – «Соціалістична Харківщина» 1955, 14 серпня.

Аннотация

Переходный период в отечественной архитектуре 1950-60-х годов по-прежнему вызывает интерес.

В Харькове произошли резкие перемены в области градостроительства и архитектуры. Город стал на путь интенсивного индустриального строительства, осваивая селитебные территории, ранее намеченные довоенным Генеральным планом под малоэтажную застройку. В 1959 г. в связи с необходимостью пересмотра градостроительных принципов формирования городской среды была начата корректировка Генерального плана города. Было прекращено малоэтажное и индивидуальное строительство. В градостроительстве утвердился принцип микрорайонирования на основе свободной планировки. Вопрос «архитектурного творчества» оставался актуальным, поскольку он больше напоминал конвейерный процесс. Данный историко-культурный период в жизни Харькова подлежит более пристальному изучению и оценке по критериям, которые еще предстоит выработать.

Ключевые слова: хрущевки, харьковский аэропорт, архитектура переходного периода.

Annotation

A transitional period in domestic architecture of 1950-60th still causes interest.

In Kharkov also volte-faces happened in area of town-planning and architecture. A city became on the way of intensive industrial building, mastering the residential areas before set by the pre-war General layout under low-rise building. In 1959 in connection with the necessity of revision of town-planning principles of forming of city environment adjustment of the General layout of city was begun. In the town-planning principle of micro regions became firmly established on the basis of the free planning. The question of «architectural creation» remained actual as he anymore reminded a conveyer process. This historical period in life of Kharkov is subject to more intent study and estimation on criteria which yet it is coming to produce.

Keywords: khrushchevku, Kharkov air-port, architecture of transitional period.