

DOI: 10.32347/2076-815x.2020.74.120-133

УДК 711.4

д. арх., професор **Древаль І.В.**,
dreval3000@gmail.com, ORCID: 0000-0002-8157-1467,
Харківський національний університет
міського господарства імені О.М. Бекетова

РОБІТНИЧІ СЕЛИЩА ЗАЛІЗНИЧНИКІВ: ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД МІСТОБУДІВНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ

Розглядаються особливості містобудівної організації робітничих селищ залізничників (РСЗ), які формувалися на базі залізничних станцій в період кін. XIX – поч. XX сторіч на території України та історія перетворень цих територій в структурі міста. Актуальність роботи обумовлена доцільністю еволюційного погляду на розвиток урбанізованого простору, а також прийняття ефективних рішень в зонах формування залізничних вокзальних комплексів. На основі аналізу історичного досвіду виявлено три основних типи РСЗ, які склалися в означений період. Визначена їх роль у розвитку міст.

Ключові слова: залізнична станція; робітничі селища залізничників; функціонально-планувальна організація; містобудівний розвиток; урбанізація

Актуальність роботи. Для визначення перспективних шляхів розбудови майбутнього завжди корисно звернутися до минулого. Гострі питання управління просторовим розвитком міст постіндустріального суспільства спонукають уважно переглянути історію їх активного формування в часи першої промислової революції. Дана робота присвячена дослідженню особливостей містобудівної організації робітничих селищ залізничників (РСЗ), які утворювалися на базі залізничних станцій в період кін. XIX – поч. XX ст. і відіграли значну роль у розвитку урбанізованого простору, надавши поштовх перетворенням, або ставши «зародками» багатьох індустріальних міст. Актуальність даного дослідження має декілька аспектів.

РСЗ з'явилися як поселення нового типу, де мешкали робітники залізниці, які обслуговували її роботу та проводили експлуатаційний догляд певної ділянки. Їх містобудівна організація у багатьох випадках відбувалась під впливом ідеологій говардівських «міст-садів» та авангардного модернізму. Тому важливо дослідження особливостей цих специфічних містобудівних об'єктів, як цінної містобудівної спадщини. Однак, професійна цікавість до вивчення історичного досвіду з формування РСЗ будується не тільки на повазі до «історичного каміння». Дослідження історії та містобудівних характеристик робітничих селищ залізничників вельми корисно в контексті еволюційного

погляду на розвиток міста в цілому, що складається з відносно самостійних елементів, які мають різну функціональну природу та часову ритміку змін [18].

Інший аспект актуальності роботи пов'язаний з прийняттям ефективних рішень в зонах формування сучасних залізничних вокзальних комплексів. Сьогодні міські ділянки, що межують із залізничними станціями в розвинутих країнах переживають значні, іноді драматичні зміни в їх функціонально-просторовій організації. Розміри територій, які в результаті їх реконструкції перетворюються в цілісні багатофункціональні містобудівні комплекси, сягають від 10 до 60 га і більше. Подібні процеси починаються і в Україні, про що свідчать проекти реконструкції зон вокзальних комплексів в містах Київ, Дніпро, Донецьк, Львів [4]. Тому вельми актуальним стає вивчення на стадії передпроектного аналізу особливостей так званих пристанційних територій, в тому числі історичного досвіду їх забудови. В багатьох містах тут нерідко розташовувалися робітничі селища залізничників, що склалися історично поруч із залізничними станціями.

Мета даної роботи полягає у висвітленні типологічних аспектів містобудівного формування РСЗ, а також в розкритті особливостей перетворень їх територій в ході урбанізаційних процесів в Україні. Дослідження побудовано на основі вивчення історичного досвіду розбудови цих специфічних об'єктів.

Основними методами дослідження стали: історичний, термінологічний і картографічний аналіз, натурні дослідження, графічне моделювання. Емпіричною базою дослідження стали графічні й текстові матеріали, які висвітлюють історичний досвід формування робітничих селищ залізничників на території України та інших країн Європи. В якості прикладів розглянуто РСЗ, які розташовані на території сучасної України.

Вивченість теми. Питання функціональної та планувальної організації робітничих селищ, в тому числі для залізничників, розглянуто в дослідженнях з історії містобудування, а також в коментарях до проектно-практичних робіт з їх формування. Історичний досвід свідчить про використання ідей «міста-саду», в проектах РСЗ наприкінці XIX - початку XX ст. (рис.1, 2) [1, 2, 15]. Соціально-ідеологічні аспекти будівництва робітничих селищ, в тому числі для залізничників, розглянуто в дослідженнях М. Г. Меєровича [9,10]. Автор наголошує, що з 20-х років XX ст. відбувається поступовий перехід від концепції «міста-саду», до ідеологічної доктрини «радянського робітничого селища», що впливає на їх архітектурно-містобудівну структуру. Цю думку повністю підтверджує в стаття М. Гінзбурга «Архитектурное оформление магистрали Москва-Донбасс» (1935 р), а також роботи Смоленської С.О [3, 16].

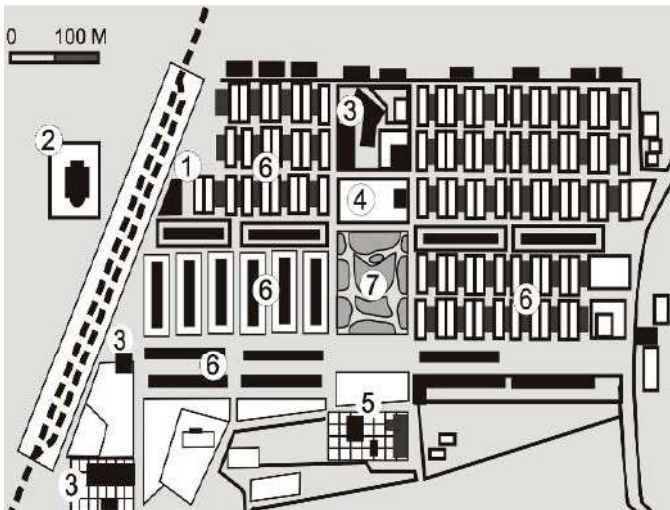


Рис.1 Німеччина. робітниче селище Кроненберг в Ессені побудовано у 1872-1901 рр. [2].



Рис. 2 Росія. Планування РСЗ на станції Прозоровська Московсько-Казанської Залізниці. 1913 р. [1].

Окремі соціально-економічні аспекти формування робітничих селищ залізничників висвітлювались і в низці публікацій з історії розвитку залізничного транспорту, економічної географії, краєзнавства [5-8, 14, 19-22].

Вивчення перелічених матеріалів дозволяє зробити висновок, про фрагментарність дослідження містобудівного формування, функціонування та сучасного стану досліджуваних об'єктів, невизначеності оцінки їх ролі і значення в розвитку міста, а також подальших перспектив використання цінних територій робітничих селищ залізничників.

Основний зміст дослідження. Поява залізничного транспортного сполучення в розвинутих країнах Європи, Америки, Азії з середини ХІХ ст. та формування його мереж потребувало їх обслуговування. Цю функцію в організаційній структурі кожної залізниці виконували бригади залізничників, які слідкували за станом залізничного полотна, станційних споруд, перегонів, а також рухливого складу. Так, за даними Кульчицького С.В. чисельність робітників на залізничних будовах України становила в 1860-х рр. 62 тис. осіб, в 1870-х – 84 тис., у 1880-х – 23 тис., у 1890-х – 56 тис. осіб. Чисельність робітників-експлуатаційників зростала відповідно до розширення залізничної мережі: 1870 – 14,4 тис. осіб, 1890 – 51,6 тис., 1900 – 105,7 тис., 1913 – 167,7 тис., 1916 – 205,4 тис. осіб. [8].

Для розселення робітників та членів їх сімей формувалися нові сельбищні утворення, які отримали визначення «робітничі селища залізничників». Широко вживалися і синоніми цього визначення: «пристанційні селища», або «залізничні колонії» [6, 20, 14]. Дослідження історичного досвіду показало, що можна виділити три основних типи РСЗ за ознакою містобудівних умов їх

формування, а саме, такі, що будувалися на базі залізничної станції, яка розташовувалася :

- на території міста на вільній від забудови ділянці;
- поза містами, на вільній території;
- поза містом, на базі існуючих малих поселень, які були розташовані поруч із новою залізничною станцією.

В якості ілюстрації до *першого варіанту* можна навести формування РСЗ в місті Києві, відомого як «залізнична колонія», яка розмістилася на вільній території на базі нової залізничної станції Південно-Західної залізниці. В 1858 році частину передмістя Києва - Соломенки приєднали до міста як компенсацію за землі, які відійшли під розбудову Нової Печерської фортеці. Саме тут і пройшла залізниця, що сприяло зростанню населення та створенню селища залізничників. З 1868 р. тут почали функціонувати головні майстерні для ремонту паротягів і вагонів, що згодом стали найбільшим промисловим підприємством міста. У 1869 р. було споруджено перший у Києві залізничний вокзал. Одночасно з будівництвом залізниці виникає селище «Залізнична колонія», де проживали працівники адміністрації, машиністи, ремонтники паровозних майстерень. В кінці XIX ст. кількість мешканців досягла 2500 осіб. [7, 21]. Первісно забудова колонії була дерев'яною. У 1890-1900-і рр. йде подальший її розвиток: розширюються та збільшуються потужності майстерень, дерев'яні будинки замінюються на цегляні, формується чітка планувальна структура вулиць (ліній). Залізнична колонія — одне з перших у країні робітничих селищ, яке вирізнялося комплексним будівництвом виробничих, житлових та культурно-побутових будівель та споруд. Тут були розташовані паровозоремонтні, вагоноремонтні майстерні, лабораторія, професійно-технічний заклад, лікарня, гуртожитки і будинки, де мешкали працівники залізниці. [20]. Значущість селища підтверджує той факт, що значна кількість будівель була виконана за проектами архітекторів О.В. Кобелева та П.О. Журавського [6]. На основі аналізу схеми його планування можна стверджувати, що проектувальники були знайомі з європейським досвідом містобудівної організації промислових селищ (рис.3).

За даними проф. Юнакова С.Ф. київська «Залізнична колонія» була одним з перших в Російській імперії робітничих селищ залізничників, яке характеризувалось: регулярним плануванням, комплексною забудовою 1-2-х поверхових житлових будинків та наявністю об'єктів обслуговування [20].

Надалі, РСЗ, планувально та функціонально інтегруючись до структури міста, що вже склалась, безумовно сприяло розвитку прилеглої до залізничної станції території. Наступним етапом у подальшому розвитку вокзального району стало «захоплення» і перетворення частини територій «залізничної



Рис. 3. Схема розміщення Залізничної колонії в м. Київ [7]. Фото забудови, що збереглася [6].

колонії». Особливих територіальних втрат вона зазнала у 80-х роках ХХ ст., в тому числі при побудові південного терміналу залізничного вокзального комплексу. Однак, частина РСЗ збереглася і до сьогодні та потребує містобудівного упорядкування, відповідного новим умовам.

Подібний сценарій містобудівного розвитку пристанційних ділянок, а саме активна інтеграція до міської структури та поступове функціональне перетворення території, – характерний також для міст Харків, Дніпро, Донецьк та ін.

Другий варіант формування РСЗ реалізувався в таких містах як: Лозова Харківської обл., Волноваха, Дружківка, Ясинувата, Іловайськ Донецької обл. та ін. РСЗ даного типу в подальшому стали своєрідними «зародками» для розвитку міст промислових районів країни. Так, пристанційне селище Лозова було засновано в 1869 році у зв'язку з будівництвом Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. За короткий час Лозова стала важливим залізничним вузлом: залізнична магістраль з'єднала хлібні райони з морськими портами, вона ж і сприяла розвитку цього регіону. Лозова стала пунктом закупівлі та відвантаження хліба на Лівобережжі. Тут почали з'являтися торгові склади, хлібні елеватори, борошномельні підприємства з переробки сільськогосподарської продукції, контори, банки. Населення селища складало близько 4 тисяч мешканців. Його територія поділялася на дві частини: Авилівку та Заруднівку. В першій селилися бідні робітники, що працювали на залізниці або на невеликих підприємствах Лозової, а друга частина, Заруднівка, була районом, де мешкали купці, дворяни, чиновники тощо. Вона мала дерев'яні тротуари, кінотеатр, ринок [12]. Статус міста Лозова отримала у 1928 р., а сьогодні є районним центром.

Ясинувата була заснована 1872 році як пристанційне селище у зв'язку з будівництвом Костянтинівсько-Оленівської лінії залізниці. На початку ХХ

ст. станція стала важливим залізничним вузлом, а населення РСЗ досягло 800 осіб. Забудова селища на мала чіткого плану і житлом для робітників слугували землянки, бараки, пристосовані для проживання товарні вагони. Хворих обслуговував один фельдшер. Через 25 років селище вже мало дерев'яну та цегляну житлову забудову, паровий млин, 10 торговельних закладів, школу та училище. У 1926 році у Ясинуватій проживало до 3 тис. мешканців і вона отримала категорію селища міського типу. У 1938 році Ясинувата стала містом районного підпорядкування з населенням більше 16 тис. і однією з найбільших вузлових станцій країни. Житлове містечко залізничників отримало такі об'єкти обслуговування як: лікарня з поліклінікою, робітфак, чотири середні школи, та школа робітничої молоді [11, 22].

Місто Дружківка виросло з РСЗ при станції Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, яка обслуговувала Донецьке товариство залізного та сталеливарного виробництва з 1893 року. До початку ХХ століття тут діяли заводи: чавуноплавильний і сталеливарний, збудовані французами, механічний, збудований бельгійцями, а також цукровий завод. У селищі в цей час проживало близько 6 тис. осіб.

Перелічені РСЗ вище розвивалися без заздальгідь розроблених планів, поступово, у відповідності із розгалуженням залізничної мережі, а також розвитку промисловості, яку залізниця обслуговувала.

Другий варіант формування РСЗ добре ілюструє досвід їх розбудови на основі містобудівних та архітектурних проектів. Прикладом цього є РСЗ, які проектувались та частково були реалізовані на базі станцій залізничної мережі «Москва-Донбас» в період 20-40-х років. Їх автори – такі відомі архітектори як М. Гінзбург, І. Голосов, М. Ладовський, брати Весніни, Г. Вегман, М. Красильников. В основу проектів селищ були покладені авангардні ідеї функціональної, планувальної та композиційної організації простору. Так, функціональна організація селищ включала такі елементи:

- залізничну станцію – основне місце роботи мешканців селища, його містоутворюючий елемент;
- зону житлової забудови, що включала два типи житла: 30% гуртожитків та 70% індивідуального;
- зону громадських споруд (де розміщувались дитячі садки, школа, будівля відпочинку робітничих бригад, будівля для відпочинку пасажирів, амбулаторія, лікарня, універмаг);
- рекреаційну зону зі спортивними спорудами.

В основу планувальної організації селищ були покладені так звані «графіки потоків робочої сили до міста праці». Тому фізичні розміри основних житлових груп, що розміщувались паралельно залізничній станції, були

обумовлені її довжиною. Глибина забудови визначалася пішохідною досяжністю до місця праці – залізничної станції. (рис.4). Паралельно до житлових груп передбачались садово-городні ділянки з можливим розміщенням приміщень для корів та дрібного скота. Така лінійно-смугаста структура зонування території розкривала можливості для об'єднання їх у колективні хазяйства. Важливо, що центри громадського обслуговування населення розраховувались не тільки на мешканців селища, а й прилеглих малих поселень [3].

Композиція РСЗ формувалась з врахуванням її сприйняття пасажирями потягів, що проходили повз. Основний ритмічний фон утворювали шляхові будівлі, інші технічні споруди станції. Головним завданням для архітекторів було досягнення композиційної цілісності містобудівного комплексу. Це, за задумом авторів, досягалось за рахунок стилістичної єдності близьких за масштабом, але за різних за функціональним призначенням об'єктів, а також різномасштабних споруд однієї функціональної групи (рис.5).



Рис. 4 Схема генплану РСЗ при станції Кондрашівська залізничної мережі «Москва-Донбас» [3] та схема її функціонально-планувальної організації (робота автора)

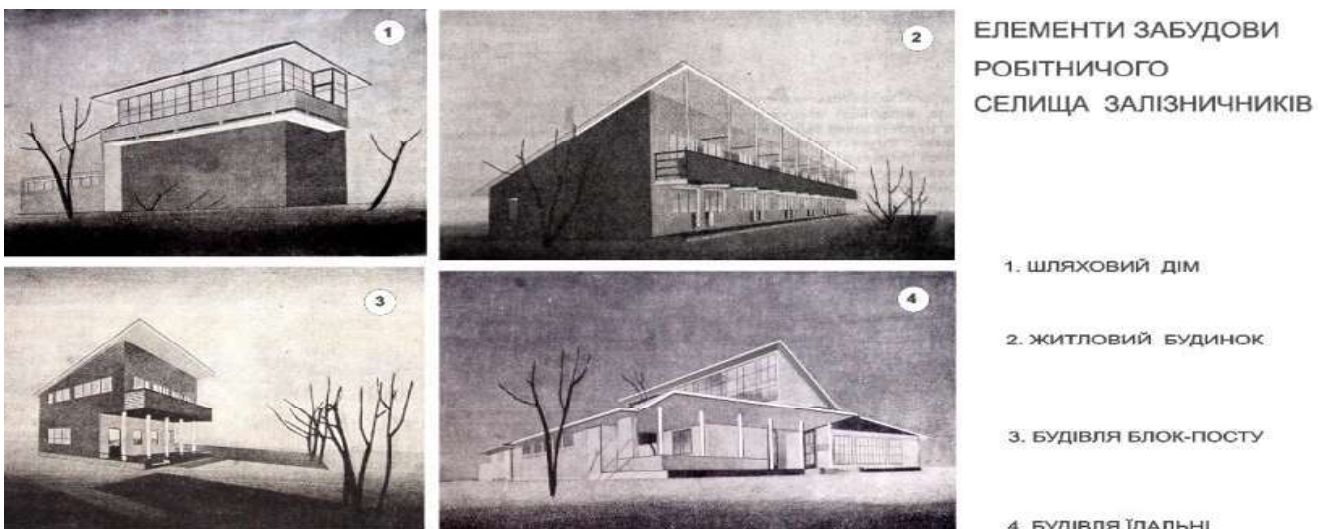


Рис.5 Приклади архітектурних рішень елементів забудови РСЗ (станція Кондрашівська) [3].

В якості прикладу *третього типу РСЗ* можна навести Куп'янськ-Вузловий та Бахмач. Перший був заснований в 1895 році на місці хутора Локтіоновка після введення до експлуатації залізничної лінії Балашов – Харків. Тут було збудовано паровозне депо I класу, пасажирська станція зі столовою, телеграфом, поштовим відділенням, а також житлові будинки, магазини, ринок. Планування РСЗ мало чітку регулярну структуру. Архітектура усіх будівель і споруд залізничної станції і селища була виконана в єдиному стилі (рис.6). В подальшому, містобудівний розвиток РСЗ призвів до його значного територіально-функціонального зростання, що стало однією з підстав для об'єднання з містом Куп'янськ [17].

Початок сучасному місту Бахмач дали два селища залізничників, які утворилися у 1867 і 1873 роках для обслуговування Курсько-Київська та Лівово-Роменська залізниць поруч із старовинним сотенним торговельним містечком, яке існувало ще з 1654 р. З часом тут були побудовані: нові залізничні майстерні, депо, паровий млин, спиртовий завод, птахофабрика, електростанція, маслозавод та суконна фабрика. Сформоване на базі селищ місто поступово «поглинуло» селища залізничників. З'явилася як нова житлова забудова, так і чисельні об'єкти суспільного обслуговування [13]. Сьогодні на території міста з населенням більше 18 тис. мешканців знаходиться три залізничні станції «Бахмач-Київський», «Бахмач-Пасажирський», «Бахмач-Гомельський», які обслуговують чотири залізничні мережі. Залізниця продовжує суттєво впливати на розвиток міста Бахмач.



Рис.6. РСЗ при станції Куп'янськ-Вузловий. Макет. (Музей залізничного транспорту в м. Куп'янськ) . Житлова забудова селища, що збереглася – на першому плані. (Фото автора, 2012 р.).

Висновки

В результаті проведеного дослідження були сформульовані такі висновки:

1. Формування робітничі селища залізничників як специфічного містобудівного об'єкту було результатом і рушійним фактором розвитку

залізничної мережі в часи першої хвилі світового урбаністичного процесу. Історично можна виділити два основні етапи формування РСЗ в Україні:

- період з 1860-х до 1920-х років, коли РСЗ формувались під впливом ідеологій говардівських «міст-садів» та авангардного модернізму, однак не усі селища мали заздалегідь розроблені плани і їх розбудова відбувалася стихійно;
- період з 1920-х до 1940-х років, коли РСЗ формувались на основі доктрини «радянського робітничого селища» за заздалегідь розробленими та затвердженими планами.

2. Робітничі селища залізничників слід віднести до різновиду робітничих селищ та містечок, бо вони мають подібну структурно-функціональну організацію. Їх основними містобудівними характеристиками були: компактність, багатофункціональність та композиційна виразність. Усі РСЗ з часом були інтегровані у міські функціонально-планувальні структури, однак сценарії перетворення їх територій виявилися різними. Це в значній мірі обумовлювалось як особливостями загальноміського розвитку, так і містобудівними умовами їх формування. В роботі визначені три основних типи РСЗ за ознакою містобудівних умов їх «зародження», а саме: на території міста на вільній від забудови ділянці; поза містами, на вільній території; поза містом, на базі існуючих малих поселень, які були розташовані поруч із новою залізничною станцією.

3. Сьогодні низка ідей з архітектурно-містобудівної організації простору в зоні залізничних станцій щільно кореспондується з характеристиками РСЗ, а саме: формування цілісних багатофункціональних комплексів, які включають громадське обслуговування, місця праці, рекреацію та житло; створення композиційно цілісної структури, яка має виразний образ.

4. Проведений аналіз історіографії та власні дослідження надають змогу зробити висновок, про важливу роль робітничих селищ залізничників, яку вони відігравали не тільки у розбудові залізничної мережі, а й у формуванні і розвитку міст епохи першої промислової революції. Подальші перспективи використання територій робітничих селищ залізничників мають два аспекти:

- збереження робітничого селища залізничників (або його фрагментів) як цілісних об'єктів на основі визначення їх архітектурно-містобудівної цінності та предмету охорони;
- використання територіальних ресурсів робітничого селища залізничників для подальшого розвитку залізничних вокзальних комплексів із збереженням окремих елементів забудови на основі її ревіталізації.

Список джерел:

1. Белоусов В.Н., Смирнова О.В., Семенов В.Н. – М.:Стройиздат, 1980. – 114 с., ил. - [Мастера архитектуры].

2. Бунин А.В. История градостроительного искусства: в 2 т. Т.2 / А.В.Бунин, Т.Ф. Саваренская Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. 2-е изд. – М.: Стройиздат, 1979. – 412с.: ил.
3. Гинзбург М.Я. Архитектурное оформление магистрали Москва-Донбасс / М. Я. Гинзбург // сб. Вопросы архитектуры. ОГИЗ.ИЗОГИЗ. – 1935. – С. 159-176 с.
4. Древаль І.В. Використання територіальних ресурсів залізничних станцій для розвитку сучасного міста. / І.В. Древаль // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 43, у 2 частинах. Частина 1. - С.77-83.
5. Дружківка. Історія міста. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://druisp.gov.ua/misto/istoriya-mista>
6. Залізнична колонія, кін. 19 – поч 20 ст. Звід історії пам'яток Києва. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://pamyatky.kiev.ua/articles/mesta/zaluznichna-koloniya-kin-19-roch-20-st>
7. Кальницький М. Железнодорожная колония в Киеве. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.primetour.ua/ru/company/articles/ZHeleznodorozhnaya-koloniya-v-Kieve.html>
8. Кульчицький С.В. Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть [Електроний ресурс] – Режим доступу: http://www.history.org.ua/?termin=Zaluznychne_budivnuctvo_v_Ukr (останній перегляд: 05.03.2020)
9. Меерович М.Г. Советский рабочий поселок – основой элемент государственной градостроительной политики 1921–1927 гг. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovetskiy-rabochiy-poselok-osnovoy-element-gosudarstvennoy-gradostroitelnoy-politiki-1921-1927-gg>
10. Меерович М.Г. Градостроительная политика в СССР (1917–1929). От города-сада к ведомственному рабочему поселку. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://iknigi.net/avtor-mark-meerovich/132049-gradostroitel'naya-politika-v-ccsr-1917-1929-ot-goroda-sada-k-vedomstvennomu-rabochemu-poselku-mark-meerovich/read/page-3.html>
11. Місто Ясинувата Донецької області. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dnabb.org/modules.php?name=Pages&go=page&pid=884>
12. Місто Лозова Харківської області. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.shukach.com/uk/node/10808>
13. Наше місто Бахмач. Історія міста. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://bakhmach-mr.gov.ua/istoriya-mista-16-22-17-05-07-2017/>
14. Пономаренко Л. А., Різник О. О. Київ. Короткий топонімічний довідник. Довідкове видання. — К.: Видавництво «Павлім», 2003. — 124 с. — ISBN 966-686-050-3
15. Саваренская Т. Ф. История градостроительного искусства. Поздний феодализм и капитализм/ Т.Ф.Саваренская, Д.О.Швидковский, Ф.А. Петров. Учебник для вузов. – М.: Архитектура-С, 2006. – 392 с.
16. Смоленська С.О. Шляхи взаємодії світового та українського архітектурного авангарду / С. О. Смоленська // Науковий вісник будівництва. – Харків: ХНУБА, 2016. – № 1 (83). – С. 5–9.
17. Станция Купяск-Узловой. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: http://uzdlines.narod.ru/stations/kupyansk_1.htm
18. Тімохін В.О. Архітектура містобудівного розвитку. 7 книг з теорії містобудування / В.О. Тімохін. – К.: КНУБіА, – 2008. – 629 с.: 158 іл. ISBN 978-966-477-019-1.
19. Функции городов и их влияние на пространство / под ред. Л.Г. Руденко. — К.: Феникс, 2015. — 292 с. ISBN 966-136-290-0
20. Юнаков С.Ф. Київ-пасажирський за 130 років / С.Ф. Юнаков // Архітектурний вісник КНУБА. -2014. -Вип.1.- С. 415-421.

21. Цалик С. Как Киев собирал пригородные части в одно целое./ Большой Киев 30.06.2017 [Электроний ресурс]. – Режим доступа: <https://bigkiev.com.ua/kak-kiev-sobiral-prigorodnye-chasti-v-odno-celoe/>

22. Ясинувата // Міста України : інформ.-стат. довід. - К. : АВК-Росток, 2007. - С. 118.

д. арх, профессор Древаль И.В.,
Харковский национальный университет
гордского хозяйства имени А.Н. Бекетова

РАБОЧИЕ ПОСЕЛКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

В работе рассматриваются особенности градостроительной организации рабочих поселков железнодорожников (РПЖ), которые формировались на базе железнодорожных станций в период кон. XIX - нач. XX столетий на территории Украины, а также история преобразований этих территорий в структуре города. РПЖ рассмотрены как специфические градостроительные объекты и ценное архитектурно-градостроительное наследие. Актуальность работы обусловлена целесообразностью эволюционного взгляда на развитие урбанизированного пространства и принятия эффективных решений в зонах формирования железнодорожных вокзальных комплексов.

На основе анализа исторического опыта выявлено три основных типа рабочих поселков железнодорожников, которые сложились в период конца XIX-начала XX столетия в Украине. Определенная их роль в развитии городов.

Градостроительное формирование РПЖ Украины на первом этапе (1860 - 1910 гг.) во многих случаях происходило под влиянием идеологий говардовских «городов-садов» и авангардного модернизма. Развитие части поселков было стихийным. В советской Украине господствовала доктрина «советского рабочего поселка». Исследование доказывает, что все РПЖ постепенно были интегрированы в городские функционально-планировочные структуры, однако сценарии преобразования их территорий были разными.

Определены основные градостроительные характеристики РПЖ: компактность, многофункциональность и композиционная выразительность. Сделан вывод, что эти свойства пространства присущи сегодня железнодорожным вокзальным комплексам, которые формируются на пристанционных участках.

В работе обозначены дальнейшие перспективы использования территорий рабочих поселков железнодорожников:

- в качестве целостных объектов исторического и архитектурно-градостроительного наследия на основе определения их ценности;
- использование территориальных ресурсов рабочих поселков железнодорожников для дальнейшего развития железнодорожных вокзальных комплексов с сохранением отдельных элементов застройки на основе ее ревитализации.

Ключевые слова: железнодорожная станция; рабочие поселки железнодорожников; функционально-планировочная организация; градостроительное развитие; урбанизация.

doc. arch., the professor Dreval Iryna,
Town-planning Department of O.M. Beketov National
University of Urban Economy in Kharkiv

WORKING VILLAGES OF RAILWAYERS: HISTORICAL EXPERIENCE OF URBAN PLANNING TRANSFORMATIONS

The paper considers the features of the town-planning organization of workers' settlements of railway workers (WSR), which were formed on the basis of railway stations during the con. XIX - beg. XX centuries in Ukraine, and the history of the transformation of these territories in the structure of the city. PCa is considered as specific urban development objects and a valuable architectural and urban heritage. The relevance of the work is due to the advisability of an evolutionary view on the development of urbanized space and the adoption of effective decisions in the areas of formation of railway station complexes.

Based on the analysis of historical experience that developed during the late 19th and early 20th centuries in Ukraine, three main types of prostate cancer and their specific role in the development of cities have been identified..

The town-planning formation of the Ukrainian breast cancer at the first stage (1860-1910) in many cases occurred under the influence of the ideologies of the Howard "garden cities" and avant-garde modernism. The development of part of the villages was spontaneous. In Soviet Ukraine, the doctrine of the "Soviet workers' village" dominated. The study proves that all prostate cancer were gradually integrated into the city functional planning structures, however, the scenarios for the transformation of their territories were different.

The main town-planning characteristics of prostate cancer were determined: compactness, multifunctionality and compositional expressiveness. It is concluded

that these space properties are inherent today in railway station complexes, which are formed at the station sections.

The work outlines further prospects for the use of territories of workers' settlements of railway workers:

- as integral objects of historical and architectural heritage based on the determination of their value;
- the use of territorial resources of railway station complexes for the further development of railway station complexes with the preservation of certain building elements based on its revitalization.

Key words: railway station; workers' settlements of railway workers; functional planning organization; urban development; urbanization.

REFERENCES

1. Belousov V.N., Smirnova O.V. V.N. Semenov. - M.: Stroyizdat: 1980. p – 114 s - [Mastera Architecture] {in Russian}
2. Bunin A.V. Istoria gradostroitel'nogo iskusstva v 2 T / A.V. Bunin, C. F. Savarenskaya Gradostroitel'stvo XX v stranah kapitalisticheskogo mira. 2-e izd. - M. : Stroyizdat, 1979. - 412s.: il. {in Russian}
3. Ginzburg M.Y. Architecturnoe oformlenie magistrali Moskva - Donbass / M.Y. Ginzburg // sb. voprosi architecturi. OGIZ.IZOGIZ. - 1935. - 159-176 s. {in Russian}
4. Dreval I.V. Vikoristania teritorialnih resursiv zaliznichnih stanziy dlya rozvitku suchasnogo mista / I.V. Dreval // Suchasni problemi architecturi ta mistobuduvanya. Nauk.-tehn. zbirnik / Vidpov. red. M.M. Diomin. - K KNUBA, 2016 - Vip. 43, u 2-h chastinah Chastina 1. - S.77-83. {in Ukrainian}
5. Druzkivka. Istoria mista. [Electroniy resource] – rezim dostupu: <https://druisp.gov.ua/misto/istoriya-mista> {in Ukrainian}
6. Zaliznichna koloniae kin. 19 - pozh 20 st. Zvid istoria pamyatok Kieva <http://pamyatky.kiev.ua/articles/mesta/zaliznichna-koloniya-kin-19-poch-20-st> {in Ukrainian}
7. Kalnitsky M. Zeleznodoroznaya koloniae v Kieve. [Electroniy resource]. – rezim dostupu: <http://www.primetour.ua/en/company/articles/ZHeleznodorozhnaya-koloniya-v-Kieve.html> {in Russian}
8. Kulchitsky S.V. Zaliznichne budivnitsvo v Ukraini 19 – pozh. 20 st. [Electroniy resource]. – rezim dostupu: http://www.history.org.ua/?termin=Zaliznychne_budivnuctvo_v_Ukr (manentes replay: 03/05/2020) {in Ukrainian}
9. Meerovich M.G. Sovietskiy rabochiy posiolok – osnovnoy element gosudarstvenoy gradostroitel'noy politiki 1921-1927 gg. [Electroniy resource] –

rezim dostupu: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovetskiy-rabochiy-poselok-osnovoy-element-gosudarstvennoy-gradostroitelnoy-politiki-1921-1927-gg> {in Russian}

10. Meerovich M.G. Gradostroitelnoya politika v SSSR (1917-1929). Ot goroda-sada k vedomstvenomu rabochemu posiolku [Electroniy resource]. – rezim dostupu: <https://iknigi.net/avtor-mark-meerovich/132049-gradostroitelnaya-politika-v-cccr-19171929-ot-goroda-sada-k-vedomstvennomu-rabochemu-poselku-mark-mark-meerovich/legere/page-3.html> {in Russian}

11. Misto Yasinuvata Donetskoy oblasti. [Electroniy resource]. – rezim dostupu: <http://www.dnabb.org/modules.php?name=Pages&go=page&pid=884> {in Ukrainian}

12. Misto Lozova, Kharkivskoyi Oblasti. [Electroniy resource]. – rezim dostupu: <https://www.shukach.com/uk/node/10808> {in Ukrainian}

13. Nahe misto Bakhmach. Istoria mista. [Electroniy resource]. – rezim dostupu: <https://bakhmach-mr.gov.ua/istoriya-mista-16-22-17-05-07-2017/> {in Ukrainian}

14. L. Ponomarenko L. A. . Riznik O.O. Kiev. Korotkiy terminologicyniy. dovidnik. Dovidkove vidanya. - K.: , Vidavmitsvo "Pavlim", 2003. 124 s. - ISBN 966-686-050-3 {in Ukrainian}

15. Savarenskaya T.F. Istoria gradostroitel'nogo iskustva. Pozdnyy feodalizm i kapitalizm. / T.F.Savarenskaya, D.O. Shvidkovsky, F.A. Petrov. Uchebnik dlya vuzov. - M.: Architectura -S, 2006. – 392 s. {in Russian}

16. Smoleńska S.O. Shlyhi vzaimodii svitovogo ta ukrainskogo arkhitekturnogo Avant-gardu / S.O. Smoleńska // Naukoviy visnik budivnuctva. - Kharkiv: HNUBA, 2016 - No. I (83). - S. 5-9. {in Ukrainian}

17 Stansiya Kupyask-Uzlovoy. [Electroniy resource]. – rezim dostupu: http://uzdlines.narod.ru/stations/kupyansk_1.htm {in Ukrainian}

18. Timokhin V.O. Architektura mistobudivnogo rozvitku. 7 knig z teorii mistobuduvanya / V.O Timokhin - K., KNUBiA, - 2008 – 629 s. 158 il. ISBN 978-966-477-019-1 {in Ukrainian}

19. Funcsii gorodov li ih vliyanie na prostranstvo / pod red. L.G. Rudenko. - K., Phoenix, 2015 – 292s. ISBN 966-136-290-0 {in Russian}

20. Yunakov S.F. Kiev-pasazirskiy za 130 rokiv / S.F. Yunakov // Architekturniy visnik KNUBA. - 2014. -Vip.1.- S. 415-421. {in Ukrainian}

21. Tsalik S. Kak Kiev sobiral prigorodnie chasti v odno seloye. / Bolshoy Kiev 06.30.2017 [Electronic resource]. – rezim dostupu: <https://bigkiev.com.ua/kak-kiev-sobiral-prigorodnye-chasti-v-odno-celoe/> {in Russian}

22.Yasinuvata // Mista Ukrain : inform.stat. dovid. - K .: AVK, Rostock, 2007 .- S. 118. {in Ukrainian}