

DOI: 10.34031/2071-7318-2020-5-6-69-76

***Быстрицкая М. А.**

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

*E-mail: daisy0@mail.ru

СПЕЦИФИКА РАЗВИТИЯ ПРОСТРАНСТВЕННО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ХАРЬКОВА С 1922 – 1955 ГГ.

Аннотация. Статья является продолжением исследования, посвященного эволюции пространственно-планировочной структуры Харькова. 1922–1955 гг. является важным периодом развития общегородской структуры Харькова. Происходит стремительный рост городской ткани, интенсивно ведется новое строительство, реконструируется историческая застройка. Строятся промышленные предприятия, административные, общественные и жилые здания, научные и медицинские учреждения. Исторически сложившаяся пространственно-планировочная структура получает дальнейшее развитие с учетом предпроектных схем и положений генеральных планов. В этот же период общегородская структура претерпевает масштабные разрушения в результате военных действий, последствия которых ликвидируются в годы восстановительных и реконструкционных работ. В статье произведен анализ роли первого и второго генеральных планов в развитии общей градостроительной системы города. Выявлены этапы трансформации объемно-планировочной структуры Харькова как административного, промышленного и научного центра. Указана обусловленность данной трансформации такими факторами как ландшафтно-географический, социально-экономический и политический. Раскрыта логика роста в радиальном направлении планировочной структуры города. Фиксируется расположение архитектурных ансамблей Харькова.

Ключевые слова: анализ генпланов, выявление этапов, факторы развития, значение магистралей, расположение доминант, специфика центра.

Введение. Революционные события 1917 г. привели к кардинальным изменениям, коснувшимся всех аспектов социального бытия, и развития градостроительной системы, в частности. По-особому эти изменения коснулись Харькова, поскольку в 1918 г. он был провозглашен столицей Украинской ССР. Это обстоятельство предопределило масштаб изменений градостроительной системы Харькова в период с 1922 г. до конца 1950-х гг.

С начала 1920-х гг. стали решаться вопросы реконструкции и нового строительства, начался сбор материалов для разработки генерального плана Харькова. Первому генеральному плану (1935 г.) предшествовал ряд предпроектных схем, в соответствии с которыми были приняты важные градостроительные решения, сыгравшие определяющую роль в развитии пространственно-планировочной структуры города. Путем реализации идеи города-спутника (промышленно-жилой район ХТЗ) впервые в Советском Союзе была претворена в жизнь идея «функционально-поточного зонирования», которое смогло обеспечить линейное развитие всех зон промышленного города [1]. Формирование города-спутника на расстоянии 12 км от границ города в юго-восточном направлении создало предпосылки для линейного развития планировочной структуры вдоль Московского проспекта.

Масштабные разрушения в годы оккупации в начале 1940-х гг. открыли перед градостроителями новые перспективы развития пространственно-планировочной структуры Харькова. В 1946 г. был утвержден второй Генплан Харькова, в соответствии с которым велись восстановительные и реконструкционные работы. Существенных корректировок в развитие планировочной структуры города второй генеральный план не внес, поскольку его положения были сформированы на основе первого генплана, однако в нем были намечены перспективные направления роста города, которые получили развитие в последующих генеральных планах.

Большинство научной литературы о Харькове, как общей градостроительной системе, отличается простой описательностью, без необходимой аналитической составляющей. Развитие планировочной структуры Харькова рассматривается без взаимосвязи с пространственной структурой и ландшафтно-географическими, социально-экономическими и политическими факторами. Однако, развитие общей градостроительной системы Харькова в период с 1920-х гг. до конца 1950-х гг. представляет собой сложный и динамичный процесс, в результате которого сформировались специфические черты объемно-пространственной структуры города. Указанный аспект определяет актуальность фундаментального исследования закономерности развития объемно-пространственной структуры Харькова,

которое охватывает опыт советского градостроительства на территории, некогда входившей в состав России.

Предметом данного исследования являются основные закономерности эволюции объемно-пространственной структуры Харькова с 1922 г. – 1955 г. Цель настоящей статьи – провести историко-градостроительный анализ общей объемно-пространственной структуры Харькова в период с 1922 г. – 1955 г. в контексте его формирования как крупного промышленного и главного административного центра.

Задачами исследования являются:

- выявить зависимость развития исторически сложившейся пространственно-планировочной структуры Харькова от качественно нового подхода к организации общегородской структуры, начатого в 1920-х гг.;

- выявить специфику трансформации и развития планировочной структуры городской ткани;

- выявить специфику развития каркаса улично-транспортной сети города в предвоенный и послевоенный периоды;

- выявить закономерность формирования и развития главных общегородских центров;

- обобщить результаты исследования в виде кратких Выводов.

Методика. Исследование проводилось методом ретроспективного и ландшафтного анализа и методом графического моделирования на основе картографического материала.

Этап довоенного развития объемно-планировочной структуры Харькова в составе СССР (1922—1941 гг.). В период с 1922 г. по 1941 г. в градостроительной ситуации Харькова произошли существенные изменения, касающиеся как объемно-пространственного, так и архитектурно-планировочного решения. Значительную роль в этом сыграл комплексный подход к решению таких важных градостроительных задач, как эффективное использование территории города в пределах его границ, реконструкция планировочного решения, проектирование коммунального обслуживания всех районов города, функциональное зонирование территории и др. [2].

Несмотря на то, что первый Генеральный план Харькова был утвержден в 1938 г., объемно-планировочная структура города к 1940 г. уже приобрела свои специфические черты. Это произошло по той причине, что с 1922 г. важные градостроительные решения принимались в соответствии с проектными схемами, некоторые из которых даже не имели необходимых предварительных расчетов [3]. Так, новый административно-деловой центр города был запроектирован

на свободной территории, что послужило толчком развития города в северном направлении. За административно-деловым центром образовался жилой район Загоспромья и в северном направлении получил развитие новый проспект Ленина.

В соответствии с проектными схемами 1920-х гг. было определено расположение новых промышленных предприятий и селитебных районов Харькова. Появились новые рабочие поселки на Холодной горе, Лысой горе, в Новой Баварии, Журавлевке и др. [3]. В юго-восточной части, в восьми километрах от города, образовался промышленно-жилой район Харьковского тракторного завода (ХТЗ). Его планировочная структура была решена уже с учетом санитарно-гигиенических норм, а жилой район имел регулярную систему застройки [4]. Расположение ХТЗ в общем градостроительном контексте дало мощный толчок развитию города в юго-восточном направлении вдоль Московского проспекта.

Развитие планировочной структуры Харькова 1920-х гг. характеризуется локальным решением задач без единой градостроительной концепции. Тем самым, новое строительство в некоторой степени продолжало тенденцию исторического развития города без кардинальных изменений. Поэтому первый Генеральный план Харькова 1933 г., основанный на комплексном подходе, оказал положительную роль на дальнейшее развитие как планировочной, так и объемно-пространственной структуры города. Несмотря на то, что этот план был полностью утвержден в 1938 г. с некоторыми корректировками, планировочная структура Харькова продолжила свой рост в контексте единого градостроительного развития и, вместе с тем, во взаимосвязи с историческим наследием [5].

«План социалистической реконструкции Харькова», выполненный под руководством инженера А. Л. Эйнгорна, был основан на перспективе развития промышленности Харькова. Валовая продукция промышленности должна была вырасти к концу проектного периода в четыре раза. Население Харькова под конец проектного периода должно было составить 1625 тысяч человек [5]. Генплан, среди прочего, предусматривал:

- функциональное зонирование и разделение территорий, обеспечивающее отделение селитебных территорий от промышленных и складских зон, от транспортных потоков;

- квартальную застройку селитебных районов жилыми комплексами вместо капиталистической усадебного типа застройки;

– специализацию и типизацию уличной сети по функциональному назначению, по роду движения и транспорту.

Кроме основных положений в генеральном плане решались дополнительно три вопроса, касающиеся реконструкции объемно-планировочной структуры города. Во-первых, — это преобразование планировочной структуры города из радиальной в радиально-кольцевую. Отсутствие секущих и полукольцевых магистралей в улично-дорожной сети города приводило к тому, что все транспортные потоки шли через центральную часть Харькова. Кроме этого, большую нагрузку

на центр города создавали транспортные потоки между тремя железнодорожными станциями, расположенными в разных частях города [6]. Авторы проекта решение этой проблемы выдвинули в создании автомагистрали Запад-Восток, которая предполагала соединение центрального вокзала и Московского проспекта путем устройства тоннеля в центральной части города. Помимо этого, были запроектированы две обходные полукольцевые магистрали: Юго-Восточная, соединяющая между собой центральный вокзал, станцию «Левада», Московский проспект, и Северо-Восточная, которая соединяла центральный вокзал с пл. Дзержинского и Нагорным районом.

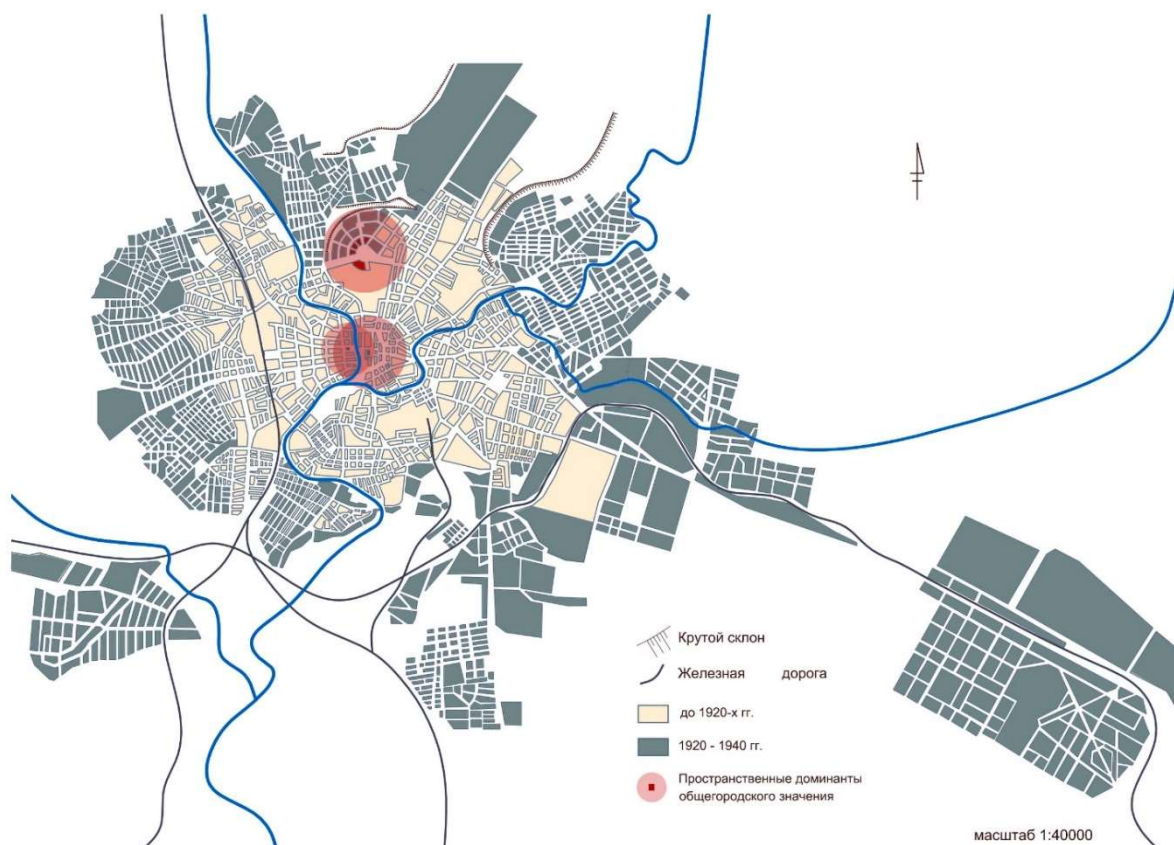


Рис. 1. Схема планировочной структуры Харькова в 1940 г. (Данная схема отображает динамику роста планировочной структуры города в период 1922 – 1941 гг. В целом рост городской ткани происходил равномерно в радиальном направлении, однако новый промышленно-жилой район ХТЗ наметил линейное развитие, обусловленное линиями ж/д путей.)

К 1940 г. объемно-планировочная структура Харькова приобрела свои уникальные черты. Масштаб городу задавал ансамбль площади Дзержинского. Планировочное и объемно-пространственное решение нового административно-делового центра было обусловлено особенностями рельефа местности. Несмотря на то, что ансамбль создавался на свободной от застройки территории, в планировочном отношении он был увязан как с центральной, западной, так и с северной частями города (рис. 1).

Изменения затронули и объемно-пространственную структуру Харькова. Если в дореволюционное время особое место в градостроительстве занимали вертикальные пространственные доминанты, то в советское время пристальное внимание было уделено поиску оригинальных приемов и новых архитектурных форм, в которых бы воплотились прогрессивные черты социалистической индустриализации: функциональная целесообразность, логическая простота и художественная выразительность. Многие

вертикальные пространственные доминанты с приходом советской власти были разрушены. На их месте строились здания бытового обслуживания, клубы, спортивные комплексы или возникали скверы и сады [7].

Главные магистрали города закрепили свои позиции в общей системе улично-дорожной сети: улица Екатеринославская, Московский проспект, улица Сумская и Змиевская дорога. Появились новые магистрали: проспект Ленина, спуск Пассионарии, назначение которых заключалось в том, чтобы соединить новый административно-деловой центр с другими районами города.

Не удалось осуществить идею создания секущих магистралей Север-Юг, Запад-Восток. Тем самым, улично-дорожная сеть продолжила тенденцию своего развития в радиальном направлении. Среди главных магистралей города особое место занимал Московский проспект, поскольку он стал самой длинной магистралью города из-за строительства ряда промышленных предприятий вдоль него.

В центральной части располагался исторический ансамбль. Основным акцентом его объемно-пространственной структуры была колокольня Успенского собора. В масштабах строительства советского времени колокольня постепенно утратила визуальную связь с другими объемно-пространственными доминантами дореволюционного времени.

Реконструкционные мероприятия объемно-пространственной структуры, проведенные до 1940 г., затронули в большей степени Нагорный район. В других исторических районах города: на Подоле, в Залопанской и Захарьковской частях в большей степени сохранилась малоэтажная застройка разных стилистических направлений.

Этап послевоенного развития объемно-планировочной структуры Харькова (1945–1955 гг.). Масштабы разрушений за время оккупации позволили по-новому взглянуть на реализацию градостроительных концепций, сформированных в первом генеральном плане. Если до войны реализация некоторых положений была затруднительна, то после войны появились большие возможности для реконструкционных мероприятий [8].

В основу Генерального плана Харькова 1946 г. был положен план 1938 г. Довоенный план со всеми исследовательскими материалами погиб во время оккупации. Его основные положения и графика восстанавливались по сохранившимся публикациям, отрывочным сведениям и воспоминаниям [9]. Генеральный план 1946 г. охватывал все основные вопросы планировки, восстановления и реконструкции города в установленный срок 20 лет, с выделением первой

очереди до 1955 г. Расчетная численность населения была принята: для первой очереди – 900 тысяч человек, для второй – миллион человек.

Основными положениями генерального плана 1946 г. были [10]:

1. Превращение радиальной схемы планировки в радиально-кольцевую.
2. Реконструкция центра города и его главных магистралей.
3. Эффективное использование городской территории и многоэтажное строительство.
4. Формирование городских ансамблей.
5. Определение перспективных возможностей развития городской структуры.

Рост городской территории был запроектирован в восточном направлении. На это решение повлияло два фактора: первый – спокойный рельеф местности, второй – район ХТЗ с многотысячным населением, который располагался на расстоянии восьми километров центра города.

Радиально-кольцевая схема планировочной структуры разрабатывалась для решения двух проблем. Во-первых, в системе улично-дорожной сети отсутствовали магистрали, которые связывали бы отдельные районы между собой, минуя центр города. А, во-вторых, – возникновение пустых территорий в отдельных секторах между радиальными магистралями. Для решения этих проблем, генеральным планом было предусмотрено создание в структуре улично-дорожной сети основного кольца, ряда полуколец и несколько тангенциальных магистралей [10].

Таким образом, в первой половине 1950-х гг. шли активные восстановительные и реконструктивные работы. Но не все, что предусматривалось Генеральным планом 1946 г., было осуществлено. Осталась, например, нереализованной идея создания главного кольца с секущими магистралями север-юг и запад-восток. По-прежнему основными транспортными артериями остались Московский и Ленинский проспект, Сумская улица и Екатеринославская, Змиевская дорога (проспект Гагарина). Идею полуколец удалось реализовать только в южной и западной частях города, где рельеф местности был спокойным. В северной и восточной частях этот процесс остался незавершенным из-за наличия резкого перепада в высотах и обрывистого склона.

Район ХТЗ, который в довоенный период находился на расстоянии нескольких километров от города, в середине 1950-х гг. слился с его планировочной структурой. Это произошло по причине того, что застройке Московского

проспекта уделялось особое внимание, как одной из парадных магистралей города. В результате этого, на свободной территории, между городом и районом ХТЗ, возникли новые жилые кварталы [11].

Многоэтажная застройка Харькова была сконцентрирована, главным образом, в центральном, северном, и юго-восточном районах города (рис. 2). Поскольку многоэтажное строительство в Харькове появилось в конце XIX – начале XX вв., его основной площадкой в капиталистический период был Нагорный район. В тоже время, многоэтажное строительство велось и в Центральной, и в Залопанской частях города, но в большей степени локально. Об этом свидетельствуют участки малоэтажной застройки, сохранившиеся в середине XX века на Подоле. В тридцатые годы и послевоенное время

многоэтажное строительство велось в северной части города – на площади Дзержинского, вдоль проспекта Ленина, и в юго-восточной части – вдоль Московского проспекта [12].

Малоэтажная застройка в 1950-х гг. располагалась в основном на окраинных территориях города, и представляла собой небольшие поселки с регулярной планировочной структурой. Некоторые из них – в западной и южной части города – сложились исторически, поскольку формирование планировочной структуры этих поселков происходило в непосредственной близости к промышленным предприятиям еще в капиталистический период. Основные площадки малоэтажного строительства в послевоенное время располагались в северной, восточной и юго-восточной частях города (рис. 2).

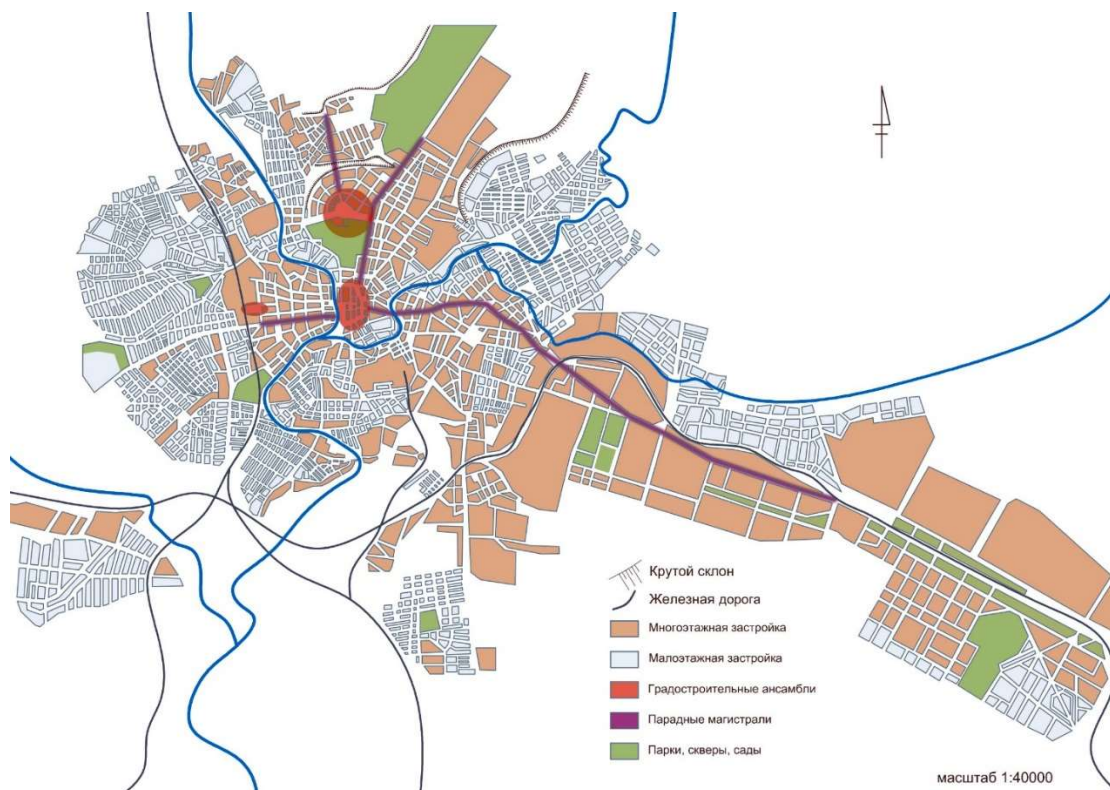


Рис. 2. Схема этажности застройки Харькова в середине XX в. (Данная схема выявляет специфику объемно-планировочной структуры города. Возникший в 1920-х гг. второй общегородской центр на пл. Дзержинского продолжил логику развития планировочного каркаса, повторив радиальную схему уличной сети. Многоэтажная застройка сконцентрирована вдоль основных транспортных артерий города)

Объемно-планировочная структура Харькова в послевоенное время характеризовалась неоднородностью. Это произошло по той причине, что во время реконструкции главных магистралей города уделялось особое внимание объемно-пространственному решению лишь только тем зданиям, которые располагались в начале магистрали или на ее пересечении с прилежащими улицами [13]. С одной стороны,

таким образом создавались акценты в пространственной структуре города, а с другой стороны возникал контраст в объемно-пространственном решении отдельных пространственных элементов улиц.

Во многом, неоднородность объемно-пространственной структуры города предопределило функциональное содержание планировочной структуры его отдельных районов. Например, в центральной части Харькова, где

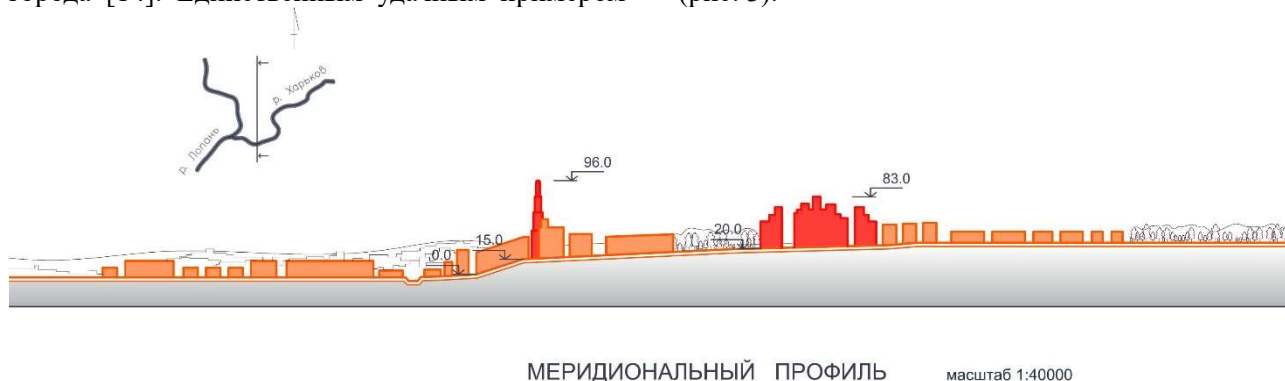
сформировался исторический центр города. Уже в послевоенный период большую часть застройки в зоне исторического центра была многоэтажной и возвышалась в пять - девять этажей, поскольку перед градостроителями в то время стояла одна из главных задач – создание монументальных ансамблей города. А рядом, на Подоле стояли одно-двухэтажные жилые дома. Однородностью отличается лишь застройка рубежа веков в Нагорном районе, между Пушкинской и Сумской улицами.

Значительную долю в объемно-планировочной структуре Харькова занимали промышленные предприятия. Связующей нитью между промышленными гигантами и отдельными заводами, и фабриками в основном были линии железнодорожных путей. Расположение железной дороги в планировочной структуре города в многом определило формирование и развитие промышленной зоны.

Сравнительно небольшую площадь города занимала зона зеленых насаждений. Локальные пятна рекреационной зоны были неравномерно распределены в общей планировочной структуре города [14]. Единственным удачным примером

решения рекреационной зоны, которая органично вписывалась в структуру промышленно-жилого поселка – район ХТЗ. Городской парк и парк им. Шевченко в середине 1950-х гг. являлись основными площадками отдыха горожан, в то время как в большинстве поселков парки и сады полностью отсутствовали (рис. 2).

В общей объемно-пространственной структуре Харькова в середине 1950-х гг. выделялись два значимых сооружения: колокольня Успенского собора на Университетской горке и здание Госпрома на площади Дзержинского. Оба этих сооружения, различные по стилю и композиционному решению, играли важнейшую роль в градостроительной системе Харькова. Каждый из них задавал тон монументальным архитектурным ансамблям, которые сформировались как два центра Харькова с разным функциональным содержанием [15]. Один из них стал историческим центром города, а другой, советского периода, – административным, общественным и научным (рис. 3).



МЕРИДИОНАЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ

масштаб 1:40000

Рис. 3. Меридиональный профиль Харькова 1950-х гг. (Схема демонстрирует взаимосвязь ландшафта местности с местоположением общегородских доминант. Две пространственных доминанты обогащают силуэт панорамы города в меридиональном направлении. Объемно-пространственное решение обоих доминант подчинено масштабу застройки города)

Результаты. Выявлена специфика развития объемно-пространственной структуры Харькова с 1922 г. до конца 1950-х гг.

Выводы:

– Каркас уличной сети города с 1922 г. продолжил свое развитие в радиальном направлении.

– В период с 1920-х до начала 1940-х гг. намечилось линейное развитие городской ткани вдоль юго-восточной оси города вследствие формирования города-спутника (промышленно-жилого района ХТЗ).

– Развитие общей объемно-планировочной структуры в период с середины 1940-х до конца 1950-х гг. происходило последовательно, в

соответствии с положениями второго генерального плана.

– Эволюция объемно-пространственной структуры с 1922 г. до конца 1950-х гг. происходила поэтапно, на основе предпроектных схем и положений первого и второго генеральных планов, в контексте единого градостроительного развития и во взаимосвязи с ядром города.

– В середине XX века в каркасе улично-транспортной сети выделилось четыре парадных магистрали: Московский проспект, проспект Ленина, улица Сумская, улица Екатеринославская (Полтавский шлях).

– В общегородской пространственной структуре сформировалось два центра: исторический центр с высотной доминантой

(колокольня Успенского собора) и административно-деловой центр – площадь Дзержинского с доминантой общегородского значения (здание Госпрома). Вокруг исторического центра сформировалась радиальная сеть улиц. Площадь Дзержинского повлияла на характер уличной сети, которая повторила радиальную схему развития.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Алферов И.А., Антонов В.Л., Любарский Р.Э. Формирование городской среды (на примере Харькова). М.: Стройиздат, 1977. 104 с.
2. Черкес Б.С. Разрушение, восстановление и поиски идентичности послевоенного советского города // Містобудування та територіальне планування. 2013. №49. С. 553–601.
3. Эйнгорн А.Л. Перепланировка и архитектурная реконструкция Харькова // Архитектура СССР. 1934. №2. С. 38–51.
4. Алешин В.Э. Развитие представления о социалистическом поселении в градостроительстве Украины в 1920-х – начале 1930-х годов [Электронный ресурс]. Систем. требования: AdobeAcrobatReader. URL: http://alyoshin.ru/Files/diss/al_diss_01.html (дата обращения: 13. 04. 2020).
5. Эйнгорн А.Л. Социалистическая реконструкция Харькова // Строительство. 1935.

№4. С. 10–17.

6. Любарский Р.Э. Проектирование городских транспортных систем. Киев: Будівельник, 1984. 96 с.
7. Соловьев В.О., Сидоров В.И. Первая столица республики: Историко-публицистический очерк. Харьков, 2013. 116 с.
8. Бондаренко Б.А. История градостроительства и архитектуры Харькова. Харьков: Прапор, 1978. 72 с.
9. Касьянов А.М. Реконструкция центра Харькова // Архитектура СССР. 1934. №2. С. 52–55.
10. Шкодовский Ю.М., Лаврентьев И.Н. Харьков вчера, сегодня, завтра. Харьков: Фолио, 2002. 206 с.
11. Бондаренко Б.А. Архитектурные памятники Харьковщины. Харьков: Прапор, 1972. 192 с.
12. Лейбфрейд А.Ю., Полякова Ю. Ю. Харьков от крепости до столицы. Харьков: Фолио, 1998. 335 с.
13. Крыкин А. Реконструкция города Харькова // Архитектура СССР. 1954. №5. С. 14–18.
14. Эйнгорн А.Л. Схема перепланировки Харькова // Архитектура СССР. 1933. №6. С. 12–14.
15. Касьянов А.М. Харьков. Архитектурно-исторический очерк. Киев: Изд-во Академии архитектуры УССР, 1955. 108 с.

Информация об авторах

Быстрицкая Маргарита Андреевна, аспирант кафедры Теории и истории архитектуры. E-mail: daisy0@mail.ru. Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., 4.

Поступила 15.04.2020

© Быстрицкая М.А., 2020

Bystritskaya M.A.

St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: daisy0@mail.ru

SPECIFICS OF THE DEVELOPMENT OF THE SPATIAL PLANNING STRUCTURE OF KHARKOV FROM 1922–1955

Abstract. *The article is a continuation of the research devoted to the evolution of the spatial planning structure of Kharkiv. 1922–1955 is an important period of development of the city structure of Kharkiv. There is a rapid growth of the urban fabric, new construction is being intensively carried out, and historical buildings are being reconstructed. Industrial enterprises, administrative, public and residential buildings, scientific and medical institutions are being built. The historically established spatial planning structure is further developed considering pre-design schemes and the provisions of master plans. In the same period, the city-wide structure undergoes large-scale destruction as a result of military operations, the consequences of which are eliminated during the years of reconstruction. The role of the first and second master plans in the development of the overall urban planning system of the city is analyzed. The stages of transformation of the spatial planning structure of Kharkov as an administrative, industrial and scientific center are revealed. This transformation is conditioned by such factors as landscape-geographical, socio-economic and political. The logic of growth*

in the radial direction of the planning structure of the city is revealed. The location of Kharkiv's architectural ensembles is recorded.

Keywords: *analysis of general plans, identification of stages, development factors, the importance of highways, the location of dominants, the specifics of the center.*

REFERENCES

1. Alferov I.A., Antonov V.L., Lubarsky R.E. Formation of the urban environment (Kharkov as an example) [Formirovaniye gorodskoy sredy (na primere Khar'kova)]. M.: Stroyizdat, 1977. 104 p. (rus)
2. Cherkes B.S. Destruction, restoration and search for the identity of the post-war Soviet city [Razrusheniye, vosstanovleniye i poiski identichnosti poslevoyennogo sovetskogo goroda]. Urban planning and territorial planning. 2013. No. 49. Pp. 553–601. (rus)
3. Eingorn A.L. Re-planning and architectural reconstruction of Kharkov [Pereplanirovka i arkhitekturnaya rekonstruktsiya Khar'kova]. Architecture of the USSR. 1934. No. 2. Pp. 38–51. (rus)
4. Aleshin V.E. Development of the concept of a socialist settlement in the urban planning of Ukraine in the 1920s-early 1930s [Razvitiye predstavleniya o sotsialisticheskom poselenii v gradostroitel'stve Ukrainy v 1920-kh - nachale 1930-kh godov] [Electronic resource]. System. requirements: AdobeAcrobatReader. URL: http://alyoshin.ru/Files/diss/al_diss_01.html (accessed date: 13. 04. 2020). (rus)
5. Einhorn A.L. Socialist reconstruction of Kharkov [Sotsialisticheskaya rekonstruktsiya Khar'kova]. Building. 1935. No. 4. Pp. 10–17. (rus)
6. Lyubarsky R.E. Design of urban transport systems [Proyektirovaniye gorodskikh transportnykh sistem]. Kiev: Builder, 1984. 96 p. (rus)
7. Soloviev V.O., Sidorov V.I. The First Capital of the Republic: Historical and Publicistic Essay [Pervaya stolitsa respubliki: Istoriko-publitsisticheskiy ocherk]. Kharkov, 2013. 116 p. (rus)
8. Bondarenko B.A. History of urban planning and architecture of Kharkov [Istoriya gradostroitel'stva i arkhitektury Khar'kova]. Kharkov: Prapor, 1978. 72 p. (rus)
9. Kasyanov A.M. Reconstruction of the center of Kharkov [Rekonstruktsiya tsentra Khar'kova]. Architecture of the USSR. 1934. No. 2. Pp. 52–55. (rus)
10. Shkodovsky Yu.M., Lavrentyev I.N. Kharkov yesterday, today, tomorrow [Khar'kov vchera, segodnya, zavtra]. Kharkov: Folio, 2002. 206 p. (rus)
11. Bondarenko B.A. Architectural monuments of Kharkov region [Arkhitekturnyye pamyatniki Khar'kovshchiny]. Kharkov: Prapor, 1972. 192 p. (rus)
12. Leibfreyd A.Yu., Polyakova Yu.Yu. Kharkov from the fortress to the capital [Khar'kov ot kreposti do stolitsy]. Kharkov: Folio, 1998. 335 p. (rus)
13. Krykin A. Reconstruction of the city of Kharkov [Rekonstruktsiya goroda Khar'kova]. Architecture of the USSR. 1954. No. 5. Pp. 14–18. (rus)
14. Eingorn A. L. Scheme of redevelopment of Kharkov [Skhema pereplanirovki Khar'kova]. Architecture of the USSR. 1933. No. 6. Pp. 12–14. (rus)
15. Kasyanov A.M. Kharkov. Architectural and historical essay [Khar'kov. Arkhitekturno-istoricheskiy ocherk]. Kiev: Publishing House of the Academy of Architecture of the Ukrainian SSR, 1955. 108 p. (rus)

Information about the authors

Bystritskaya, Margarita A. Postgraduate student. E-mail: daisy0@mail.ru. St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, St. Petersburg, 2nd Krasnoarmeyskaya St., 4.

Received 15.04.2020

Для цитирования:

Быстрицкая М.А. Специфика развития пространственно-планировочной структуры Харькова с 1922–1955 гг. // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2020. № 6. С. 69–76. DOI: 10.34031/2071-7318-2020-5-6-69-76

For citation:

Bystritskaya M.A. Specifics of the development of the spatial planning structure of Kharkov from 1922–1955. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2020. No. 6. Pp. 69–76. DOI: 10.34031/2071-7318-2020-5-6-69-76