

С.Ю. Чернюк, О.А. Костюченко, к. арх.  
(Національний авіаційний університет, Україна)

## Транспортно-промислові об'єкти епохи модернізму у Києві

*Проведено аналіз архітектурні об'єкти епохи модернізму орієнтовані на розміщення громадських транспортних засобів та паралельно виробничу діяльність. Надано результат співвідношення транспортних та транспортно-промислових об'єктів.*

### Транспорт та промисловість

Кінець 19 – початок 20 ст. в Україні характеризувались зведенням великої кількості об'єктів різного призначення. Розвиток нових технологій дав поштовх розвитку промислової діяльності, зокрема і транспортній сфері.

Мета доповіді полягає у виявленні та аналізі транспортних організацій міста Києва із характерними рисами модернізму.

Нерідко, будувались транспортні станції, парки, чи депо із підприємствами, які виготовляли деталі, техніку для цих же ж організацій чи проводили їх ремонт.

Подільське трамвайне депо, за адресою Кирилівська вул., 132, було відкрито 1891, яким обслуговувалась північна частина міста. На території депо і досі знаходиться кийський завод електротранспорту, який продовжує виготовляти транспорт, проте, має значно менші обсяги виробництва. Сьогодні депо обслуговує маршрути №7, 11, 11к, 12, 14, 15, 16, 18, 19. З років заснування депо обслуговувало ще 3 маршрути - №4, 5, 34, які були відмінені[2].



Рис. 1. Подільське трамвайне депо

Трамвайне депо має достатньо велику площу на якій розмістилось 4 виробничих гаражі. Початково ці гаражі призначались для ремонту міського електротранспорту, згодом вони почали займатись виготовленням самостійно. Зовнішній вигляд ремонтно-виробничої будівлі має спрощені, дещо грубі форми без надмірного акценту на прикрасах, що є характерним для кубізму – однієї із течій модернізму (Рис.1). Окрім загальної форми будівлі про впливовий стиль періоду будівництва нагадують стрічкове скління протягнуті через найдовшу сторону будівлі та поодинокі або згруповані маленькі отвори-вікна.

Інтенсивне зростання столиці вносило нові вимоги до транспортного обслуговування. Потреба швидкого пересування містом стала поштовхом розвитку усіх видів транспорту, зокрема і автобусного. Одним із найяскравіших представників транспортно-промислового підприємства епохи модернізму є київський автобусний парк №7, який був побудований у 1973 році. Автобусний парк, окрім обслуговування перевезень пасажирів, також, займався виготовленням автобусного скла.

Унікальність АТП №7 виражена в особливій формі автобусного гаража. Футуристичні відлуння модернізму виражаються у формі, яка нагадує величезний, барабан чи цирк. Таку форму будівлі було досягнуто популярним на той час застосуванням вантового даху (Рис.2). Ще однією з особливостей об'єкта є трубчасте скління, яке достатньо забезпечує освітлення приміщення та одночасно імітує відсутність вікон зовні.



Рис. 2. Київський автопарк №7

Важливо зазначити, що промислові підприємства столиці розподілені по території дуже неоднорідно, утворюючи так звані промислові осередки. Транспортна промисловість, автотранспортні бази, залізнодорожні станції їх під'їзні шляхи складали четверту частину всієї промисловості станом на 1982 рік[3].

Збільшення кількості авіаційної техніки та зручність авіаперельотів сприяли будівництву аеропортів. Одним із найбільш важливих авіаційних споруд став аеропорт «Київ» побудований у 1923 році за проєктом радянського архітектора Віктора Єлізарова.



Рис. 3. Аеропорт імені Ігоря Сікорського «Жуляни»

Міжнародний аеропорт, нині аеропорт імені Ігоря Сікорського, розташовано всього за 8 кілометрів від центру міста. Пізніше у 1948 році було створено прилегле велике підприємство, яке отримало назву Київський авіаремонтний завод 410. Основна зайнятість заводу полягала в обслуговуванні, частковому та капітальному ремонтах авіаційної техніки, згодом підприємство почало випускати медичну авіаційну техніку та обладнання для машин «швидкої допомоги», а також здійснювався випуск електрохімічного захисту підземних комунікацій. Будівля терміналу була оформлена великою кількістю скляних огорожень, які набували популярності в ті роки та металевим каркасом, який надавав будівлі легкості на відміну від популярних бетонних конструкцій (Рис.3), [1].

Інтенсивний розвиток міста та області, а також потреба зв'язку із сусідніми містами, регіонами чи країнами є рушійними факторами, які вирішують організацію міста в цілому. Аналізуючи форми організації виробництва на території транспортних підприємств минулого століття можна помітити значну кількість недоліків в організації, зокрема і незадовільну їхню кількість.

### **Висновки**

Процес індустріалізації був значним поштовхом до збільшення кількості будівель різного призначення, зокрема промислових та транспортних об'єктів. Різкий приріст міської території диктував нові тенденції в будівництві у зв'язку із чим з'являлося дедалі більше споруд та комплексів, які і досі забезпечують організацію міського транспорту. Розглянувши значну кількість транспортних підприємств, які збереглися до сьогодні було виявлено, що значна їх кількість базувалась лише на зберіганні та не значному ремонті техніки, в той час, коли виробництвом займались лише деякі. Серед найбільш масштабних у свій період було виділено такі транспортні організації як «Подільське трамвайне депо», «Київський автобусний парк №7» та «Аеропорт імені І. Сікорського». Важливо зазначити, що кожен із об'єктів має свою оригінальну архітектуру з притаманними рисами архітектури епохи модернізму. Особливим серед них є автобусний парк який є унікальним архітектурним об'єктом.

### **Список літератури**

1. А.М. Троценко. Цивільна авіація в Україні в роки післявоєнних п'ятирічок. Авіаремонтна база № 410 // Історія цивільної авіації України – К., 2004. – Розд. VI. – С. 268–269.
2. К. А. Брамський . Київський завод електротранспорту // Енциклопедія Сучасної України: електронна версія [онлайн] / гол. редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2012. URL: [https://esu.com.ua/search\\_articles.php?id=11313](https://esu.com.ua/search_articles.php?id=11313) (дата перегляду: 04.09.2022).
3. Тукалевський І. Будівництво та архітектура 5. – 1982. - №336. – С.27-29