

**ШАМИЛЬ ФАТУЛЛАЕВ - ОСНОВОПОЛОЖНИК
ИССЛЕДОВАНИЯ ИСТОРИИ ФОРМИРОВАНИЯ
АРХИТЕКТУРЫ ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА
Г.БАКУ XIX – НАЧАЛА XX ВЕКОВ**

Известно, что научные труды академика Ш.Фатуллаева включают в себя не только исследование истории формообразования архитектуры и градостроительства города Баку, но также и развитие линейной архитектуры, то есть формирование архитектуры транспортного каркаса, иными словами формирование улиц и площадей нашего города. В таких трудах, как «Градостроительство Баку XIX – начала XX веков», «Градостроительство и архитектура Азербайджана XIX – начала XX века» и др., он неоднократно обращался к этому важному элементу градостроительства, создавая главы, посвященные непосредственно исследованию развития городской транспортной среды. Особенно большое внимание уделено Ш. Фатуллаевым формированию центральных магистралей Баку в XIX – начале XX веков. Начиная с формирования форштадта и заканчивая районом нефтяных промыслов, труды академика включают в себя подробное описание и анализ этой важной части градостроительства, а также исторические карты и архивные фотографии.

Академик Ш.Фатуллаев справедливо апеллировал к развитию нефтяной промышленности, буму, как основной предпосылке и фундаменту развития Баку в конце XIX – нач. XX вв. Также в своих трудах Ш.Фатуллаев всегда приводил исторические свидетельства, оставленные в документах тех времен, в мемуарах путешественников, градоначальников и купцов. Среди которых И. Березин, К.Ф. Спасский-Автономов, Й. Лерх и другие.

Нельзя не отметить также в трудах академика присутствие художественно-литературной выразительности повествования, что делает доступными и интересными его труды не только для специалистов по ис-

следованию отечественной архитектуры, а также и для представителей других профессий: историков, искусствоведов, инженеров, художников, а также любого, кого интересует история родного города. Недаром большая часть интернет пространства, посвященная формированию Баку, заполнена выдержками из его книг и статей.

Возвращаясь к основной теме статьи, можно сделать следующие наблюдения и выводы. При исследовании и анализе создания уличной системы города Баку, Ш. Фатуллаев всегда использовал: планы города, составленные в разные годы; формирование форштадта; формирование центральных улиц города, включая все элементы их архитектурной среды; формирование магистральной среды нефтяных поселков и их связей с Баку.

Говоря о планах города Баку, академик неоднократно подчеркивает: «...проекты планировок форштадтов при военных крепостях составлялись военными инженерами, далекими от решения градостроительных задач, рассматривавшими подобные территории как места для военных поселений. Это обстоятельство наложило существенный отпечаток на направление и характер уличной сети будущего центра г. Баку, в который входила и эспланада» [1, с.35]. (Рис.1)





Рис.1 Форштадт и эспланада перед крепостью Баку

Он пишет: «...план, датированный 1813 годом, весьма ценен для прослеживания основных этапов формирования уличной застройки форштадта города. План 1813 года, подписанный 3 июля, зафиксировал возникновение первого правильного распланированного района города. Указанная здесь прямоугольная сетка улиц в сопоставлении с застройкой части города, расположенной внутри крепости, выявляет новый характер городской планировки, осуществляемый в соответствии с правилами европейского градостроительства. Это прежде всего заранее продуманная регулярная планировка уличной сети. План 1813 года дает возможность установить, что наиболее ранней частью форштадта города, ставшей объектом застройки, являлась территория, примерно в районе между нынешними площадями «Фонтанов» и Физули. Выбор этого района для первоочередной застройки, очевидно, был связан с тем обстоятельством, что здесь уже располагались жилые строения, возникновение которых объясняется наличием главной дороги, связывающей город с селениями Апшерона и Шемахой. Возможно, что эта дорога определила также и направление улиц новой застройки. Следуя направлению этой

дороги, улицы идущие вдоль, расположены параллельно, а радиальные - лучами, исходящими из центра – крепости. Таким образом, уже в этом, самом первоначальном плане застройки Баку ясно видно стремление сохранить значение крепости, как центра, расположив новую застройку вокруг нее. Подобная уличная структура должна была обеспечить органическую планировочную связь двух частей города – старой и новой. По-прежнему остается значительное свободное пространство между районом новой застройки и крепостью. По данному плану можно проследить зарождение некоторых направлений, в дальнейшем прочно вошедших в число основных улиц города. На плане 1845 г зафиксировано зарождение градостроительных элементов – основных узлов, которые впоследствии составят основу городской планировки. Это уже четкое направление главной магистрали форштадта – Базарной улицы, связанной прямой дорогой с Шемахинскими воротами на юге, а на севере заканчивающейся площадью, через которую проходил Шемахинский тракт. Одна из таких улиц показана как продолжение Шемахинской дороги. Это нынешний проспект Азербайджана (бывшая ул. Г.Гаджиева, ранее Базарная) имела особо важное значение, поскольку по ней шел не только торговый транспорт, но и почтовые грузы».

Город претерпевал значительные изменения в связи с ростом промышленности, притоком эмигрантов из разных стран, приезжавших в поисках работы. Баку рос исключительно быстро, и сравнительно небольшая, но плотно застроенная и густозаселенная территория Ичери Шехер, опоясанная кольцом средневековых стен, уже не вмещала стремительно разраставшееся население. Экономические, демографические и другие условия требовали радикальных изменений в планировочной структуре города, характере его застройки. Поэтому развитие Баку было связано не с перестройкой и изменением его старой части, а освоением обширной территории форштадта.

Однако заложенный в 1809 году на месте старого рабада форштадт Бакуи являвшийся его предместьем, развивался самостоятельно и стихийно, без какого-либо генплана. Это было связано с тем, как указывает в своих трудах Ш. Фатуллаев, что, например, один из популярных источников ученого - русский путешественник И. Березин, который, побывав в Баку в конце XIX века, написал в своем очерке: «Нечего и говорить о том, что Баку город совершенно восточный... улицы до того узки и до

того перепутаны, что проживая в Баку месяц, я не знал, входя в какую-нибудь улицу, выйду ли я из нее. Для большего беспорядка в некоторых местах встречаются неправильные площади: улицы вьются по скатам холма, на котором построен Баку, а площади-пустыри большей частью находятся внизу. Как беспристрастный описатель я могу рекомендовать в Баку только одну улицу, которая неизвестными в геометрии линиями идет от Шемахинских ворот и пересекает почти весь город в направлении к морю» [5, с. 56]. Также Ш.Фатуллаев ссылается и на свидетельство действительного статского советника, большого знатока Баку К.Ф. Спасского-Автономова, который в 1851 г писал: «Город состоит из чрезвычайно кривых и тесных переулков, по которым проходить или верхом с трудом проезжать можно. Площади малы и неправильны. Базарная улица также узка...» [4, с.8]. «Большая почтовая в Шемаху» (речь идет о Шемахинском тракте, ныне прос. Азербайджана) имела важнейшее значение для связи Баку с другими городами на севере Азербайджана и Россией и естественное направление этой дороги вызвало образование развилки у Шемахинской (ул. Дж.Джаббарлы) и Губинской улиц (З.Б. Ахмедбекова), по трассам которых развивалась новая застройка.

Намечаются и другие улицы: М.Горького (М. Ибрагимова), Воронцовская (И.Сафарли) и др. Таким образом, ощутимая еще в первых планах идея разбивки улиц нового города вокруг крепости – к 70-м гг. XIX в. уже получила довольно развитое выражение. В последующих генпланах уже ясно можно проследить зарождение улиц Николаевской (Истиглалийят), Михайловской (Азиза Алиева), Садовой (Ниязи), Воронцовской (И.Сафарли) и др. Здесь четко видно, что направление ряда улиц нового Баку было определено теми или иными линиями и точками крепости. Если современные улицы Истиглалийят и А.Алиева определились направлением крепостных стен, то ул.И.Сафарли является единственной улицей нового города, которая посредством Шемахинских ворот была увязана с планировкой улиц крепости. В генплане Баку 1864 г. форштадт и эспланада составляли единое целое с городом и окружали крепость, вплотную подойдя к ее бастионам. Эспланада тогда еще не была застроена, и проект определял характер ее планировки. В нем лишь намечены площади: будущие Колубакинская (позднее Парпет, ныне площадь Фонтанов) и Молоканская слобода (Мариинский сквер, ныне сад Хагани) – для учений и плац-парадов, которые, однако, не стали городским центром, занимая

случайное положение по отношению друг к другу и к историческому ядру – Ичери Шехер. Единственная торговая центральная магистраль города, улица Базарная (ныне просп. Азербайджана), разветвлялась в западном и восточном направлении у крепостной стены и выходила к берегу моря.

Складывавшаяся во вновь возникавших районах города сеть улиц ещё была недостаточно продумана, плохо организована, и, главное, в ней совершенно не учитывались перспективы дальнейшего развития Баку. Ширина большинства улиц новых районов города не только была незначительной, но и не была должным образом дифференцирована. А из-за отсутствия логической связи между ними не сложилась целостная сеть основных магистралей, необходимая для активно развивающегося города. Сравнительно широкие и относительно капитально застраиваемые улицы: Николаевская (Истиглалийят), Набережная (Нефтчиляр), Телефонная (28 Мая) – упирались в мелкие кварталы и становились тупиковыми. Такие наиболее важные улицы, как Станиславская (Азадлыг) и Балаханская (Физули) были крайне затеснены. И все-таки, несмотря на это, в общей планировке города все же довольно отчетливо прослеживается стремление к регулярной планировке, опиравшееся на традиции европейского градостроительства. Застройка главных улиц того времени служит наглядным подтверждением того, как в условиях стремительно растущего промышленного города сложно было разрешить архитектурные задачи и проводить крупные градостроительные проекты, разрешающие сложные вопросы городского благоустройства и создания ансамблевой застройки улиц и площадей.

И если в начале XIX века, после присоединения Азербайджана к России, проекты планировки Баку в первую очередь преследовали военные цели, о чем свидетельствуют содержащиеся в чертежах бастионы и другие оборонительные сооружения, то начиная с 60-х годов XIX века, в связи с экономическим значением, в градостроительных проектах основное внимание уделяется задаче планомерного расширения города. Намечаются главные улицы, что вводит в структуру города организующие градостроительные элементы. Значение этого явления заключается в том, что оно определило новые пути развития градостроительства в Азербайджане и отход от сложившихся средневековых приемов застройки городов, где художественные, санитарно-гигиенические и инженерно-экономические нормы не соответствовали требованиям нового

времени. Вот что пишет об этом академик Ш.Фатуллаев: «Оставаясь в рамках принятой схемы, форштадт, формировавшийся вначале по прямоугольной системе планировке, в дальнейшем претерпел существенные изменения. Он развивался, дополнялся, расширялся, следуя изгибам береговой полосы. Рельеф и дороги, пересекавшие его территорию и связывающие форштадт с другими населенными пунктами страны, источниками сырья, районами размещения промышленности, - вот те факторы, которые формировали развитие городских магистралей. Все это в совокупности составило тот органический градостроительный «сплав», на основе которого складывалась архитектурно-планировочная структура Баку [1, с. 41]. В развитии улиц форштадта наблюдается тенденция роста в восточном направлении, очевидно, это связано с тем, что побережье возле Крепости было сильно заболочено. Самой удаленной частью форштадта на востоке отавался участок, занятый карантинном и возникший в середине XIX века. Он активно развивался во время нефтяного бума 1870 года и получил название Карантинная улица (ныне Ази Асланова). Также она именовалась Медный ряд, из-за расположенных на ней медных мастерских. Северная граница восточной части форштадта проходила по Балаханской улице (Физули), которая еще только намечалась, и ее роль, по сравнению с Сураханской (Ч.Мустафаева), пересекавшей форштадт по направлению с запада на восток, до 70-х гг. была незначительна [1, с.145]. Однако в конце XIX в. она превратилась в одну из главных городских магистралей, связавшая город через Балаханское шоссе с нефтедобывающими территориями. Продление Закавказской железной дороги до Баку и строительство железнодорожной станции и вокзала (1883 г) резко увеличили значение Балаханской улицы, соединившей привокзальную площадь на востоке с площадью «Губамейданы» (Губинская или Базарная) на западе. На рубеже XIX-XX веков она окончательно сложилась, но как магистраль не представляла особой ценности. На всем своем протяжении она меняла ширину, то сужаясь, то расширяясь [1, с.146].

Западная часть форштадта, начиная от ул. Базарной (просп. Азербайджана), представляла собой компактную зону и доходила своими кварталами до Нижней Нагорной (З. Адигезалова). Дальше форма улиц терялась, отдельные их участки представляли собой бессистемную капиллярную сеть «Нагорной» части города».

На основании рассмотренных планов, можно предположить, что к концу XIX в. в застроенном ядре форштадта определилась четкая сетка улиц: в широтном направлении – Гимназическая (Толстого), Карантинная (А.Асланова), Азиатская (б.П.Монтин, ныне Алиовсата Гулиева), Каменистая (Б.Сафароглы), Церковная (Видади) и Сураханская (Первомайская, ныне Д.Алиевой); в меридиональном направлении – Персидская (М.Мухтарова), Спасская (К.Измайлова), Базарная (Г.Гаджиева, ныне просп. Азербайджана), Воронцовская (И.Сафарли), Горького (М.Ибрагимов), Татарская (б. Крупской, ныне А.Топчибашева). При прокладывании этих улиц закладывались элементы благоустройства (тротуары, освещение, озеленение). Улицы прочно вошли в планировочную структуру внешнего города, как важнейшие элементы планировки и вплоть до начала XXI века не претерпели особых изменений.

Несмотря на вышеперечисленную систему улиц, сформированную в XIX веке, надо отметить, что Ш.Фатуллаев выделял центральные улицы Баку и сейчас являющиеся визитной карточкой нашего города, благодаря правильному решению при составлении гордского плана, благоустройствам, а также функциональной значимости. Ниже приводится ряд основных транспортных магистралей, образовавшихся и получивших свое начало в конце XIX – начале XX века. Здесь «городские интерьеры» и транспортная среда сливаются и перетекают друг в друга, особенно если речь идет об исторической части Баку.

Набережная императора Александра II – ныне Проспект Нефтяников (с 1961) - наб. Губанова (с 1929) - пр. Сталина (с 1940) (рис. 2) (общая протяженность около 5,7 км (с 2012 года) – от проспекта Нобеля на востоке до пересечения с улицей Ахада Ягубова на западе). Основная и «парадная» транспортная артерия, соединившая городскую территорию вдоль морского побережья и противоположные промышленные районы Баку, тянется вдоль просторной полосы приморского бульвара, определяя таким образом «морской фасад» города. По исследованиям Ш.Фатуллаева история «...возникновения этой магистрали относится к 60-м гг. XIX века, когда после разборки крепостной стены со стороны моря, городским архитектором Касымбеком Гаджибабабековым была создана набережная, протяженностью 600 метров» [1, с.105].

В 1862 году был составлен проект складских сооружений на всем протяжении береговой линии Баку. Однако город очень быстро разви-

вался, особенно после разрешения проложения в 1863 г европейско-персидского транзита, что и поставило вопрос о необходимости создания благоустроенной набережной и дороги вдоль нее. В 1865 г. по ходатайству бакинского военного губернатора и управляющего гражданской частью генерал-лейтенанта М.П.Колюбакина, было получено разрешение на снос крепостной стены, выходящей к морю. После чего появилась необходимость архитектурного решения застройки набережной. По новому варианту улица у крепостной стены ликвидировалась, а между участками владений планировались переулки шириной 13 м. В итоге с набережной открылись виды на старинную архитектуру Ичери Шехер. К этому периоду относится и строительство первых домов на Набережной, таких как «Губернаторский дом» (предпол. 1865-1867 гг.), в котором в советское время размещался «Клуб медработников» (снесен в 2009 году, сейчас на этом месте построена гостиница «Four season»).



Рис. 2 Набережная императора Александра II

Как отмечает Ш.Фатуллаев, «...набережная в этот период представляла собой промышленную и коммунально-складскую зону. Сооружения, построенные береговую полосу на две части: Александровскую набережную – на западе, вдоль крепости, и Петровскую (рис. 3) – в восточном направлении, до Большой Морской (просп. Бюль-Бюля). Проект превращения ее в магистраль был разработан в 1878 году городским архитектором О. Порфириным. Став важнейшей транспортной артерией, связавшей нефтяные промыслы на западе с районом нефтеперегонных заводов на востоке, набережная не имела должной пропускной способности для транспорта,двигающегося почти круглые сутки. Ни на одном из планов,

начиная с 1878 по 1918 гг., несмотря на намечающиеся расширение и благоустройство береговой полосы, не содержалось указаний на необходимость локализации порта в определенном месте» [1, с.105]. В 1897 г. Городская управа представила на рассмотрение плановой комиссии думы свои предложения по урегулированию Петровской и Александровской набережных. Плановая комиссия управы, в которую вошли губернский и городской архитекторы, пришла к заключению, что «весьма желательно как для свободного движения вообще, так и в эстетических соображениях красоты города» определить ширину существующей и предполагаемой набережной в 50 м, а в районе Петровской набережной ввиду сильного обмеления воздвигнуть каменный барьер до Михайловской улицы [1, с.79]. Таким образом, в 1897 г. город мог избавиться от обмелевшей береговой части и был четко обозначен бульвар как целостное сооружение и улица получила свои очертания со стороны моря.

По проекту гражданского инженера К.Б.Скуревича вдоль берега шириной около 20 м создавалась улица, предназначенная для транспорта. Освоение береговой полосы под зеленые насаждения в пределах центральных кварталов началось в 1900 г., когда Садовая комиссия постановила устроить питомник декоративных деревьев и местом их разведения избрала насыпь на берегу.



Рис. 3 Петровская набережная



Рис. 4 Александровская набережная и бульвар

Александровская набережная, (рис.4) примыкавшая к Ичери Шехер, была особым объектом внимания Городской управы и ее роль в архитектурном облике и планировочной структуре города особенно повысилась в 1909 году, когда расширили береговую полосу и на насыпном грунте

появился великолепный городской бульвар с выстроенными купальнями. Среда этой улицы составляла широкую пространственную композицию и являлась наиболее оживленной частью города благодаря своему размещению вдоль береговой полосы. Самым неприглядным и неблагоустроенным ее участком оставалась Петровская набережная в 1927 г, следуя новому генплану Баку, была расчищена от многочисленных пристаней и ремонтных доков и расширена за счет обмелевших участков. На освободившейся территории бульвар и улица были продолжены и получили свое композиционное развитие [1, с.108].

Николаевская (до 1918 г.) - Истиглалийят (с 1991 года) – Парламентская (с 1918 г.) - Коммунистическая (с 1929 г.) – (общая протяженность 950 м от здания Филармонии на перекрестке с ул. Ниязи до ул. Мамедэмина Расулзаде) (рис. 5). Эта кольцевая магистраль образовалась вокруг стен бакинской крепости с отступом от стен на 50-80 м и по трассе уже существовавшей грунтовой дороги. Это было очень выгодное местоположение для строительства на участке кольцевой магистрали - от Шемахинских ворот до провиантского магазина на западе, вдоль Николаевской улицы. Вблизи уже были выстроены каравансарай и торговые ряды. В начале 1890 годов был выполнен проект урегулирования этой местности, площадью около 3 га, целиком отведенной под административно-общественные сооружения. По первоначальному варианту проекта планировка между крепостной стеной и участками зданий предусматривалась прокладка улицы шириной около 18 метров [1, с.83]. Ограниченная глухой крепостной стеной с одной стороны и задними фасадами – с другой, при значительных разностях отметок, улица не могла играть существенной роли в городе и была бы архитектурно невыразительной. По новому варианту улица у крепостной стены, ликвидировалась и на освободившейся площади намечался широкий тротуар, обсаженный деревьями, а между участками владений – переулки шириной по 13 метров. В итоге планировка у крепостной стены получилась более удачной. Благодаря созданию сети переулков с магистрали раскрылись виды на выразительную архитектуру крепости. В 1896 году участок, первоначально отведенный под Джума-мечеть, был передан для постройки здания частной женской мусульманской профессиональной школа Г.З.Тагиева. Автором проекта был гражданский инженер И.В.Гославский [1, с.83].

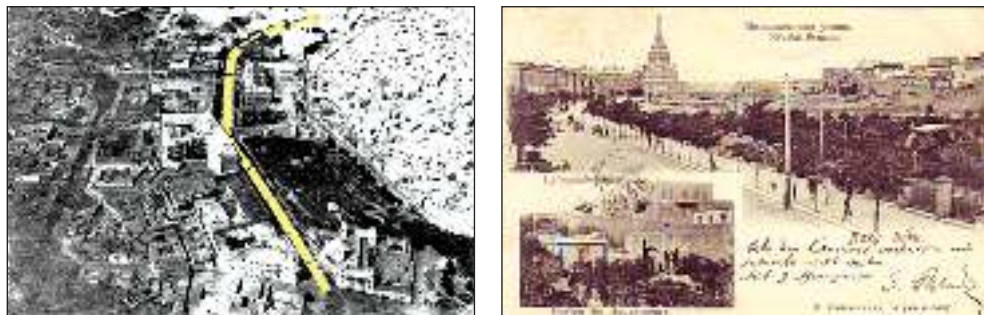


Рис. 5 Николаевская улица (панорама и перспектива)

По его же проекту на этой же улице, в мае 1900 года состоялась закладка здания Бакинской Городской Думы. Административное здание должно было придать Николаевской улице, находившейся в стадии формирования, большой масштаб. Между женской мусульманской школой и Думой, 14 мая 1901 года здесь же, было заложено монументальное здание реального училища по проекту гражданского инженера Д.Д.Буйнова [1, с.84]. Это здание превосходило по объему все соседние сооружения. Оно располагалось на крутом повороте, на подъеме дуги, где размещены основные сооружения магистрали и завершало формирование Николаевской улицы. При движении по этой улице, следующей вдоль плавной дуги крепостной стены, постепенно раскрывались все новые и новые картины застройки, воспринимаемые самостоятельными фрагментами. В 1908 г. было построено одно из красивейших сооружений города – здание благотворительного общества «Исмаилия», созданного по проекту архитектора И.К.Плошко. Заданное архитектурное направление формирования улицы требовало от Плошко целенаправленного действия, которое значительно способствовало бы созданию выразительного в объемно-пространственном отношении здания. Оно особенно выиграло в градостроительном отношении в начале 1920 годов, когда на месте расположенной рядом типографии «Каспий» был заложен сквер Сабира. В 1907 году Совет старшин Бакинского общественного собрания добился разрешения на постройку летнего клуба и уже в 1912 году на углу Николаевской и Садовой улицы стояло великолепное здание Общественного собрания с концертным залом, летней эстрадой и рестораном (ныне Азгосфилармония). Оно также как и «Исмаилия», заняло ответственное

место в городе, эффектно фиксируя перспективу с набережной на верхнюю террасу Садовой улицы [1, с.63-67]. Противоположная сторона Николаевской улицы была застроена почти исключительно жилыми домами (рис. 6). Все они в основном выполнены в классических формах европейской архитектуры. Среди них выделяется жилой дом братьев Садыховых, построенный в течении 1910-1912 гг. на Николаевской улице, который служит образцом здания, созданного в национальном стиле, и относится к удачным примерам стилизаторства.



Рис. 6 Жилые дома на Николаевской улице

Базарная - Проспект Азербайджана (с 2008 года) - улица Г.Гаджиева (1920-е гг.) - (общая протяженность 700 м от сквера Сабира и улице Истиглалийят до театра Аздрамы с выходом на площадь Физули). Занимает центрально-осевое положение по отношению ко всей исторической застройке. Здесь Ш.Фатуллаев отмечает : «Ее значение как главной магистрали усилилось после того как г. Шемаха превратился в губернский центр. Улица превратилась в официальную магистраль, а в ее застройке произошли изменения в связи с увеличением числа торговых заведений (магазинов, лавок, караван-сараев), что послужило основанием для ее названия – Базарная. Ее возросшее значение привлекло внимание властей города и было принято решение придать ей парадный вид. На главной улице форштадта, через которую пролегла Шемахинская дорога, посадили деревья, образовавшие аллею, которую намеревались продлить до крепостных стен. На генплане Баку 1854 года уже отмечена существующая аллея, связывающая Шемахинские ворота с главной магистралью форштадта. Развитие форштадта в западном и восточном направлении пошло и по пути освоения земель на продолжении Базарной

улицы по Шемахинскому тракту. Урегулированная в пределах Базарной улицы, Шемахинская дорога на эспланаде разветвлялась на три дороги. Одна из них вела в крепость через Шемахинские ворота и, пробиваясь сквозь «Темные ряды», выходила к морю; две другие огибали крепость с востока и запада» [2, с.30]. Уже в первых проектах предполагалось создание системы общегородских центров по этой улице. Так в проекте 1880 годов, была намечено создание огромной прямоугольной Соборной площади, обращенной к морю и окруженной деревьями по периметру. К ней с севера примыкала Биржевая, еще дальше по той же оси – Базарная площадь. Таким образом, по одной оси последовательно располагалась система площадей, различных по функциональному назначению, но объединенных идеей общегородского центра [2 с.63].

Телефонная - Улица 28 Мая (с 1992 года) - 28-го Апреля (с 1923 г.) – Романовых - Линдлея (1918-1923) (общая протяженность 1,4 км от проспекта Бюль-Бюля до ул. М.Мехтизаде, которая занимает бывшую часть улицы 28 Мая до пересечения с ул.Ю.Сафарова) – парадная магистраль общегородского значения, связывавшая западную жилую часть города с восточной промышленной, проходит в непосредственной близости к Железнодорожному вокзалу. Занимая в плане города широтное положение, ул. 28 Мая образует три крупных архитектурно-планировочных узла: 1 узел, подчеркнутый решенными в едином стиле зданиями к/т Низами и «Азернешр», образован в месте выхода ее на проспект Бюль-Бюля; 2 узел – на пересечении с ул.Ф.Амирова – акцентируется угловыми башенными объемами симметрично поставленных кварталов, входящих также в ансамбль ул.Ф.Амирова; 3 узел, на вводе ул. 28 Мая в промышленный район города, образовывался в месте пересечения ее Черногогородским мостом. В отрезке от проспекта Бюль-Бюля до площади Самеда Вургунa улица была застроена по принципу нарастания в направлении к основному композиционному узлу магистральной – пересечению с ул.Ф.Амирова [3 с.153].

Улица 28 Мая является также одной из наиболее оживленных магистралей центра города. Характеризуется многочисленными архитектурными памятниками, возведенными в конце XIX – начале XX веков. Такими можно назвать доходные жилые дома в стиле «модерн» Нагиева, возведенные по проектам гражданского инженера Плошко, жилые дома спроектированные А.Эйхлером и И.Эделем. Нельзя не отметить немецкую кирху, выполненную в готическом стиле, построенную А.Эйхлером.

Михайловская и Ольгинская улицы – ныне улицы Азиза Алиева и М. Расулзаде. По всему ходу этой пешеходной зоны стоят дома, построенные здесь в конце XIX – начале XX веков, а в наши дни являющиеся памятниками архитектуры. Ведь начиная с 1880-х гг. Михайловская и Ольгинская улицы (рис. 7) стали застраиваться большими зданиями. У Ш.Фатуллаева: «Улица Михайловская являлась одной из основных артерий делового района города, здесь были сосредоточены крупные магазины, банки, дворцы буржуазии, гостиницы, общественные заведения. Она застраивалась трехэтажными жилыми домами и торговыми рядами в классических европейских стилях. Пассаж Калантарова - двухэтажное здание, расположенное вдоль Михайловской улицы (Зевина, ныне А.Алиева), был знаменит своими магазинами, имевшими выход на разные прилегающие улицы. Этот процесс шел по мере роста градостроительной роли набережной и прилегающих к ней кварталов, их превращения в общественный и торговый центр. В центре, между обеими улицами, в 1877 году появилась обширная двухэтажная гостиница «Гранд-отель». Первые этажи «Гранд-отеля» (двухэтажное здание напротив Музея им.Низами (в прошлом отель «Метрополь») также были отведены под магазины и лавки.



Рис. 7 Ольгинская и Михайловская улицы

Владельцы этих участков, используя выгодное расположение улиц, старались придать постройкам максимально солидный вид. Они понимали, что респектабельные здания с зеркальными окнами, просторные залы магазинов с богатым выбором товара всегда будут охотно посещаться состоятельной публикой. В 1896-1898 гг. на одном из этих участ-

ков по проекту инженера К.Б.Скуревича, был построен пассаж Тагиева. Так же, как здание, построенное Скибинским, фасады этого пассажа ориентировались на три улицы.

По Ольгинской улице (ныне М.Расулзде), напротив пассажа Тагиева, располагались одноэтажные магазины, явно мешавшие своим неказистым видом двум капитальным торговым сооружениям. Для этого участка в 1909 году гражданским инженером К.А.Борисоглебским был составлен проект трехэтажного здания с магазинами в первом этаже. Архитектура фасада, построенного в классических формах с некоторым налетом стилизации, - естественная дань эпохе. «Ольгинские ряды» с зеркальными витринами и конторами наверху наряду с двумя пассажами составили основное ядро торгового и делового центра Баку европейского характера» [2, с.70].

В трудах академика Ш.Фатуллаева также присутствует исследование магистральной системы, возникшей и связавшей отдаленные поселки с Баку. Например, предпосылки формирования магистралей поселка Баилов: «Незадолго до превращения Баку в губернский центр, Морское ведомство, приняв во внимание, что ранее предполагаемая местность у Каменистой пристани не совсем соответствовала задачам морского порта, предполагало создание целого района, обслуживающего морское судоходство. В 1858 году на территории Баилова мыса отведенной Морскому ведомству стали вырисовываться формы кварталов, разбитые непосредственно за чертой военного поселения [1,с.24]. Этим было положено начало образованию самостоятельного военно-административного и жилого района города» (рис. 8).



Рис. 8 Панорама и карта пос. Баилов

«При создании нового района на территории, удаленной от города, в первую очередь были приняты во внимание такие факторы как рельеф местности, существующая дорога из Баку в сторону Биби-Эйбата и береговая полоса с удобной гаванью для морских судов. Они в совокупности предопределили планировку будущего района Баилов с четкой дифференциацией его основных частей – порта с адмиралтейством, административно-общественной зоны и селитебной территории с офицерскими и матросскими кварталами» [1, с.35].

Стремительно развивающаяся промышленность накладывала отпечаток на все сферы деятельности городской жизни и предопределяла развитие городской транспортной системы, как в западном, так и восточном направлениях, оказав свое влияние и на обособленный район Баилов. Если в начале XIX века из-за отсутствия экономических предпосылок он находился вне зоны влияния города, то с открытием рядом с ним, в районе Биби-Эйбата, нефтяных промыслов, стимулировало развитие связей в сторону Баку. Изначально первые жилые кварталы морской колонии появились вдоль единственной дороги, проложенной паломниками к деревне Шихово. Но паломническая дорога не могла служить активной транспортной трассой. Усиленная разработка биби-эйбатских нефтяных промыслов, начатая на рубеже 1870-1880-х годов, неожиданно подняла значение этой ничем не примечательной дороги: она стала превращаться в важнейшую артерию транспортировки нефти с промыслов Биби-Эйбата на заводскую территорию, расположенную в восточной части города. Двусторонняя эксплуатация дороги вызвала изменение характера ее застройки. Тенденция строительства вдоль дороги в северо-восточном направлении способствовала включению этого района в структуру города, хотя до 1912 года он считался административно и юридически самостоятельным морским поселком [1, с.36].

Важным градостроительным документом являлся «Генеральный план местности, отведенный морскому ведомству с показаниями сооружений Бакинского порта за 1880 год». По этому плану территория Морского ведомства осваивала около 4 кв. км площади включая и район Биби-Эйбата.

Тенденция строительства вдоль дороги в северо-восточном направлении способствовала включению этого района в структуру города, хотя до 1912 года он считался административно и юридически само-

стоятельным морским поселком [1, с.36]. Весь район разбит на четыре ряда продольных улиц, которые вели на набережную, а многочисленные поперечные улицы дробили селитебную зону, застройка которой располагалась вплотную к морю; улицы планировались шире, чем существующие в районе порта [1, с.37].

В 1873 году в Баку была организована Компания Апшеронской железной дороги о постройке узкоколейной дороги длиной около 45 верст для соединения города с промыслами. А 16 июля был утвержден проект строительства так называемого «нефтяного участка» Закавказской железной дороги. Он был пущен в эксплуатацию 20 января 1880 года и соединял Баку с Балахано-Сабунчинским и Сураханским промысловыми районами [1, с.77]. Как основное средство грузовых перевозок, железная дорога с самого начала жестко обусловила размещение городской индустрии.



Рис. 9 Панорама Биби-Эйбата и вид на промыслы с моря

Задав направления главных трудовых тяготений, она повлияла не только на внешние очертания, но и на внутреннюю организацию городского плана. Наиболее протяженной являлась фабрично-заводская линия, соединяющая его с промыслами. Трасса железной дороги, проложенная за пределами городской черты, уже тогда аккумулировала в себе основные предпосылки формирования Большого Баку. Ее остановки и пересадочные узлы становятся средоточием активности. Железнодорожная магистраль вместе с прилегающими к ней промышленными территориями и береговой полосой образовали четкий рисунок, в котором отчетливо просматривается планировочная ось, которая делит «чашу»

амфитеатра на две почти равные части. Выявленная схема распространения промсооружений на городских землях дает образное представление о планировочной структуре города, где стержневыми элементами выступают береговая полоса и ответвление железной дороги. И если море предопределило структуру первичного плана исторического города, то железная дорога стала тем пространственным фактором, который предопределил дальнейшую динамику построения плана капиталистического Баку.

Непланомерное расширение городской территории послужило возникновению больших расстояний, которые ежедневно приходилось преодолевать населению. Появилась необходимость широкого использования внутригородских механизированных средств передвижения. Транспортные проблемы города выдвигаются на первое место, им придается градоформирующий характер. Все городские дороги этого периода можно разделить на две системы: старая система улиц 60 и 70-х годов XIX века – крайне густые и узкие, по которым осуществляется связь между соседними пунктами, с частными тупиковым ответвлениями (даланами), носившими функции распределителей. Такая система городских путей не могла удовлетворить трафик движения бурно развивающегося промышленного города и не могла обеспечить внегородские связи и сообщения с промысловыми территориями. Новая система улиц, которая сложилась к 90-м годам XIX века, образовывала одномерную сетку довольно широких проездов. Две эти схемы, каждая из которых имела свое резко выраженное характерное планировочное начертание, вместе взятые и механически совмещенные друг с другом, представляли собой неудобную для города транспортную систему. Например, ул. Телефонная (28 Мая), имеющая хорошую пропускную способность, удобная по своему расположению магистраль, направленная параллельно берегу моря, имеющая крупное промышленное назначение, снабженная проездами и подъездными путями Закавказской железной дороги, связывала центральные районы города с вокзалом и фабрично-заводским районом, упиралась в узкую Карантинную улицу (А.Асланова), которая служит ее продолжением в старой части города, и которая не могла принять и четверти ее трафика. Балаханская улица (Физули) в Завокзальном районе имела ширину около 15 саженей (~32 м), в пределах Центрального района утрачивала свое значение, где она сужалась до 4-4,5 саженей (~8,6

м). На планах 1898 и 1918 гг. видно, как жесткая новая сетка системы уличных сетей плохо приспособлена к рельефу, особенно в нагорных местах, где рельеф неровен.

Планировочная система города, на рубеже XIX-XX вв. была также связана с его промышленным развитием. Возникновение механического транспорта и новой системы уличных сетей является следствием капиталистического способа освоения городских территорий. Так, автомобильное и железно-дорожное движение было резко ориентировано в сторону промыслов и фабрично-заводского района (Балаханское, Белгородское и Баилов-Биби-Эйбатское шоссе). (рис. 10).



Рис. 10 План Баку 1891 г с указанием транспортных магистралей связывающих город с нефтяными промыслами

Значительную степень напряжения получают улицы, идущие параллельно транспортным связям между восточными и западными промыслами, а также с портом и фабрично-заводским районом. К ним относятся все пригородные магистрали, в том числе и соединяющие Биби-Эйбат с фабрично-заводским районом. Эти вылетные магистрали, связанные с механизированными видами транспорта, обеспечивали внегородские связи и сообщения между крайними, наиболее удаленными друг от друга точками бакинского нефтяного района. За пределами города они прокладывались по новым трассам с хорошей пропускной способностью

и возможностью применения механических средств передвижения, но для прокладки внутригородских улиц чаще использовалась существующая сеть улиц.



Рис.11 Карта транспортного сообщения между нефтяными промыслами Баку

Движению, направленному перпендикулярно морю, придавалось меньшее значение. Радиальные улицы в основном носили внутригородской характер, за исключением Станиславской (просп. Азадлыг) и Балаханской (Физули), имеющих выход на Балаханское шоссе, связывающее город с промыслами Балаханской и Сураханской группы, а также Шемахинская улица, идущая от Нижней бульварной (ул. Бакиханова) через Сараинское шоссе (ныне Тбилисский проспект), соединяющая город с Бинагадинскими промыслами. Необходимость установления более удобной связи между промышленными районами, железной дорогой и портом привела к тому, что улицы, являющиеся магистралями и проходившие через центральные районы, или по городским окраинам, благоустраивались и приводились в порядок в первую очередь. Таким образом в отдаленных

районах среди полного бездорожья возник новый тип замощенной улицы с тротуаром (улицы Черного города, Нобелевского пос.) При возросшей подвижности населения в масштабе района переброска пассажиров из селитебной части в промышленную превратилась в чрезвычайно острую и неотложную проблему (рис.11). Обострялось это еще и тем, что железная дорога не имела достаточно соединительных ветвей, в силу чего транзитные пассажирские и товарные потоки легли доподнительной нагрузкой на устаревшую уличную сеть. А увеличение расстояний, которые необходимо стало преодолевать, чтобы попасть из селитебной части города в производственную зону, могло бы быть преодолено лишь появлением механического транспорта на улицах. Ряд работ по планировке и урегулированию городской территории, сделанных в период 1880 – 1920 гг., объединяет единый подход к развитию города, где во главе угла ставится проблема транспортных коммуникаций, что характерно для всех развивающихся промышленных городов, так как решающее значение приобретали именно улицы, а не кварталы и жилые районы с их жилищно-бытовыми, общественными и культурными связями. Например – планировка новых промысловых поселков фабрично-заводского района, а также новых городских районов, созданных для пришлого населения, таких как Веер, Молоканский, ограничивались схемой уличной сети [1, с.62].

ЛИТЕРАТУРА

1. Фатуллаев Ш.С. Градостроительство Баку XIX-начала XX веков. - Ленинград: Стройиздат, 1978.
2. Фатуллаев Ш.С. Градостроительство и архитектура Азербайджана XIX- начала XX века. Ленинград: Стройиздат, 1986.
3. Труды научной сессии по вопросам ансамблевой застройки Баку. Б.: Издательство АН Азербайджанской ССР, 1955 .
4. Спасский-Автономов К.Ф. Баку. Статистические очерки некоторых городов Кавказа и Закавказского края. – Кавказский календарь на 1852 г. Тифлис, 1851.
5. Березин И. Путешествие по Дагестану и Закавказью. Казань, Унив. тип., 1850.

Ключевые слова: транспортный каркас, уличная система, магистрали, площадь, пешеходная зона.

Fəridə Qasımova (Azərbaycan)

Şamil Fətullayev XIX əsrdə və XX əsrin əvvəllərində Bakı şəhəri nəqliyyat şəbəkəsi memarlığının təşəkkül tarixi tədqiqinin banisidir

Məqalədə XIX əsrdə və XX əsrin əvvəllərində Bakı şəhəri nəqliyyat şəbəkəsinin təşəkkül tarixi və inkişafı tədqiqinin təməlini qoymuş akademik Ş.Fətullayevin rolu nəzərə çarpdırılır. Məqalənin əsasını onun tədqiqat işləri və əsərlərindən sitatlar təşkil edir. Bu sitatlarda şəhərin tarixi mərkəzinin magistral və küçələrinin təşəkkül tapmasının, eləcə də onun Abşeron neft mədənləri ilə əlaqələrinin dəqiq təhlili verilmişdir.

Açar sözlər: nəqliyyat şəbəkəsi, küçə sistemi, magistral, meydan, piyada zonası.

Farida Gasymova (Azerbaijan)

Shamil Fatullayev – the founder of the history investigation of the formation of architecture of transport frame-work of Baku city in the XIX – early XX cc.

In the article there is stressed the role of academician Shamil Fatullayev as a founder in the sphere of history investigation of the formation and development of transport frame-work of Baku city in the XIX – early XX cc. Extracts from his investigations and works where exact analysis of formation of highways and streets of historical centre of the city was given, as well as its transport connections with oil fields of Absheron were assumed as a basis of the article.

Key words: transport frame-work, street system, highways, square, pedestrian zone.