

18. Центральний державний архів-музей літератури і мистецтва України, ф. 241, оп. 1, спр. 99, арк. 61.
19. Центральний державний архів-музей літератури і мистецтва України, ф. 241, оп. 1, спр. 113, арк. 51.
20. Там само, арк. 57.
21. Там само, арк. 54.
22. По інститутах Академії архітектури УРСР. [Електронний ресурс] // Діяльність інститутів у 1946 р. – Режим доступу: <http://www.dnabb.org/files/any/akaarch.Pdf>. – Назва з екрану (13.02.2016).
23. Білокін С. Михайло Бойчук і його школа [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.s-bilokin.name/Culture/Bojchuk.html>. – Назва з екрану (13.03.2016).
24. Застосування поліхлорвінілових синтетичних смол під час реставрації Софійського собору: перевірка часом [розмова з керівником науково-реставраційної майстерні Національного заповідника «Софія Київська», А. Остапчуком / підготувала К. Омельчук] // Аудиторія. – 2016.

Омельчук К.М. К истории формирования научной технологии реставрационных работ Софии Киевской (сер. 40-х – 1950-е гг. XX в)

Статья посвящена освещению истории формирования технологии реставрационных работ Софии Киевской, деятельности Сектора технологии и реставрации в этой области.

Ключевые слова: Сектор технологии и реставрации, Институт монументальной живописи и скульптуры, Академия архитектуры УССР, София Киевская, монументальная живопись, технология реставрации, полихлорвиниловые смолы в реставрации, комплексный метод реставрации.

Omelchuk K.M. The history of formation a technologies restoration work in St. Sophia in Kyiv (mid. 1940 – 1950s)

The article is devoted to elucidating the history of formation of technology restoration work of St. Sophia in Kyiv and the activities of Sector of technology and Restoration in this area.

Key words: Sector of technology and Restoration, Institute of monumental painting and sculpture, the USSR Academy of architecture, monumental painting, St. Sophia in Kyiv, technology restoration, polyvinyl chloride resin restoration, complex method of restoration.

Подано до друку: 29.03.2016 р.

УДК 719:711.5

В.В. НАУМЕНКО

Історія формування вулиць Верхній Вал і Нижній Вал як складових містобудівного комплексу Подолу в контексті охорони київської містобудівної спадщини (XI–XIX ст.)¹

Публікація розкриває основні етапи та характер формування вулиць Верхній Вал і Нижній Вал як складових містобудівного комплексу київського Подолу в контексті охорони київської містобудівної спадщини XI–XIX ст. під впливом історичних подій, фортифікаційного будівництва, адміністративного регулювання, змін природного середовища та появи нової інженерної інфраструктури.

Ключові слова: вулиці Верхній Вал і Нижній Вал, бульвар на канаві, київський Поділ, Плоська частина, Замкова гора, річка Глибочиця, Подільське укріплення, містобудування, історико-архітектурна спадщина.

¹Закінчення. Початок див. у вип. 28 (К., 2015), с. 59–70.

Катастрофа відбувалася напередодні Вітчизняної війни 1812 р., тому багато містян вбачало у пожежі ознаки диверсійних дій. Інформація про те, що напередодні війни з Наполеоном спеціальні підрозділи французької армії здійснювали розвідувальну роботу в Україні, зокрема, агенти розвідувального центру, який знаходився у Варшаві, влаштовували диверсії, зустрічається у різних джерелах. За деякими даними, одним із таких диверсійних актів французької агентури було вчинення грандіозної пожежі у Києві на Подолі в липні 1811 р., внаслідок якої, окрім понад двох тисяч будівель, повністю знищено Подільське укріплення, зведене під керівництвом графа Б.К. Мініха [1].

На таку думку наводили також розповсюдження ворожих листівок і чисельні підпали в інших частинах міста. «В продолжении двух месяцев, – зазначав у своїх записках магістратський суддя Миславський, – в Києве было всех вообще зажигательств около двадцяти» [2]. Після кількох підпалів на укріпленнях у цитаделі запровадили «облоговий стан». Колишній ад'ютант генерала М.А. Милорадовича, Ф.М. Глінка, який мандрував у той час Україною, бачив поблизу Києва спустошені вогнем міста та села. У листі до брата, видавця «Русского вестника», він прямо називає винуватцем командуючого французькими військами в Польщі маршала Л.Н. Даву: «[Горит] не один Киев <...> Здесь, в Киеве, загораются многие дома, еще недостроенные: горят те, в которых печей совсем не топят; и такие строения занимаются огнем, в которых вовсе нет печей. Все это подает повод к разным догадкам и сомнениям. Полагают, что есть поджигатели, что они составляют особого рода секту или тайное общество, что выпущены (они) из Польши, из герцогства Варшавского, где наперсник Н[аполеона], злобный Д[а]ву, готовит во мраке молнии для поджигания священных градов России» [3].

У зв'язку з цими подіями у Петербурзі було вирішено призначити спеціальну слідчу комісію під керівництвом сенатора С.Н. Завалієвського, уродженця Києва. Тим часом, містом ходили похмурі неймовірні чутки, які спричинили появу легенд про таємничих французьких диверсантів. Одна з найфантастичніших версій належала барабанщику-утікачу з київського гарнізону С. Колеснику про пригоди наполеонівського найманця, польського генерала Ф.М. Пашковського як про біснуватого фанатика, який спалив десятки сіл, містечок, міст і збирався «утопить в пламени пожаров всю Украину». Багато хто вірив у ці вигадки, тому що спрямовані на Київ й інші міста катастрофи ніяк не збігалися з їх офіційним тлумаченням. Справжня причина пожежі 1811 року залишилася у таємниці. Уряд намагався приховати своє безсилля, вдаючись до бездоказових пояснень. Згодом розпочалася війна й усі «пожарные страсти» стихли [4].

Відновлення Подолу як традиційного житлового району Києва розпочалося наступного, 1812 року, коли Олександром І було височайше затвер-

джено новий проект регулярного планування кварталів за пропозиціями архітектора Вільяма Гесте. Згідно з цим проектом зовнішній вигляд Подолу мав докорінно змінитися. Вузькі, криві проїзди-провулки, що радіально розходилися від центральної Магістратської площі, було переплановано на широкі прямі, паралельні до Дніпра магістралі та перпендикулярні до них вулиці, які поділяли територію Подолу на правильні прямокутні (регулярні) житлові квартали. Центром планувальної композиції Подільської частини стала велика Контрактова площа. У Плоській частині було запропоновано аналогічну громадську площу, яка відбивала загальну симетрію регулярного плану. В результаті прямокутного розпланування нових вулиць деякі кам'яні споруди опинилися під кутом до запланованих вулиць.

Того ж року проект був винесений у натуру головним архітектором Києва А.І. Меленським (розставлені віхи для позначення нових кварталів). А.І. Меленський ще раніше створив свій власний проект відбудови Подолу, який вважається одним із кращих у містобудуванні, але, на жаль, залишився на папері. Планування мало риси класицизму, який поєднувався з бароковою багатопроменевою композицією, а перспективними домінантами слугували муровані культові споруди, які збереглися після пожежі [5].

Тим часом будівництво нових кварталів на Подолі провадилося швидкими темпами. Князь І.М. Долгорукий, який бачив Поділ у 1810 та 1817 р., міг сміливо стверджувати, що «Пожар способствовал украшению этой местности: улицы разбиты гораздо правильней, дома построены в порядке и по хорошим рисункам, везде промежутки наблюдаются в пристойной мере (имеется в виду ритм застройки)» [6]. Відчуття відсутності «прежньої тесноти» було не тільки заслугою автора проекту, а зумовлено тим, що після пожежі кількість садиб на Подолі зменшилася майже у п'ятеро, за рахунок чого ущільнилася забудова Печерська, Хрещатика та частини Старого міста. Дерев'яне мощення вулиць і тротуарів, що призвело до миттєвого поширення вогню, було вирішено не поновлювати, а через те, що каменю в околицях міста не було, дороги Подолу залишилися ґрунтовими.

Зосередившись на відбудові Подолу, яка активно продовжувалася протягом 1816–1818 років, фортифікаційні роботи було призупинено, а деякі старі вали ще в 1812 р. зрівняли із землею.

Тільки в 1818 р. було розпочато розгляд нових проектів щодо подальшого розвитку загальної системи Київської фортеці. За дорученням імператора Миколи I військові інженери: генерал-майор Л.М. Джіанотті, командир київської інженерної команди, полковник Розенмарк і генерал-майор Є.Х. Ферстер розробили проекти нових укріплень міста. За проектом Л.М. Джіанотті передбачалося Старокиївську і Подільську частини міста залишити без жодного захисту, хоча Розенмарк пропонував усунути

зазначені недоліки. Є.Х. Ферстер склав одразу два проекти укріплень Києва: перший – з побудовою трьох міцних укріплень західніше та північніше Печерської фортеці, другий – із включенням до оборони міста Старокиївської та Подільської частини й створення розширеного укріпленого табору. Всі ці проекти так і залишилися на папері, й до кінця 20-х років XIX ст. оборонні споруди Києва лишилися без будь-яких змін [7].

У першій половині XIX ст., на тлі перерви у фортифікаційному будівництві, міське господарство Києва продовжувало розвиватися. В описі Києва за 1833 р., складеному протоієреєм П.Г. Лебединським, знаходимо відомості про першу бруковану дорогу Києва, яку було прокладено від тодішнього Царського саду на вул. Олександрівській до Контрактового дому на Подолі (сьогодні – це частина вул. Грушевського, Володимирський узвіз і вул. Сагайдачного). Надалі майже всі подільські вулиці залишалися ґрунтовими, хоча зустрічалися залишки дерев'яних настилів на вул. Хоревій та Спаській, між Воскресенською церквою та будівлею міської ратуші.

Сильним поштовхом до розвитку цивільного будівництва стало височайше затвержене «Новое положение об устройстве Киева» від 7 січня 1834 р., за яким було наказано прокласти тільки «правильные улицы по городу и украшать его прочными зданиями, садами и проч.» [8]. Цього ж року розгорнулися активні роботи з розкопування та знесення укріплень Старого міста. Поділ активно забудовувався кам'яними будинками відповідно до нових правил планування. Остаточно від Подолу було відділено місцевість Плоської слободи, розташовану на північ від каналу на місці р. Глибочиці. Відтоді Плоська слобода офіційно стала називатися Плоською частиною.

На Подолі з давніх часів існувало багато струмків й кілька річок. Одна з них – Глибочиця, що починалася на Лук'янівці, протікала через Кмитів яр, у долині нинішньої вул. Глибочицької, до Вознесенського узвозу та через Поділ повертала до Дніпра. Річка Глибочиця до середини XIX ст. впадала у р. Почайну, яка, у свою чергу, в київську Гавань. Русло Глибочиці проходило між горами Шекавицею та Кудрявцем, де вона зливалася з р. Киянкою. В давні часи Глибочиця мала своє природне русло. Забудова в долині вздовж висохлого русла Глибочиці почалася у середині XIX ст. Невід'ємною від річки в XIX ст. стає Глибочицька канава – рукотворне русло р. Глибочиці, яка починалася у верхів'ї Глибочицького яру, проходячи через нього, потім – по лінії Верхнього-Нижнього валів – до Дніпра (нинішні вулиці Верхній Вал і Нижній Вал). Подільська частина канави в середині 1830-х років була розчищена, вирівняна й обсаджена деревами. Таким чином було створено найкращий у місті Подільський бульвар, або, як його тоді називали, «Бульвар на канаві» [9].

Упорядкування бульвару, за записами П.Г. Лебединцева, виконував граф В.В. Левашов. За його розпорядженням усі торгові крамниці були знесе-

ні, Канава вирівняна, вичищена й обкладена по стінках дерном, побудовані нові хороші містки на кам'яних устоях. Обіруч від Канави облаштовано бульвар, обсаджений тінистими деревами, який простягся від Житнього базару до Дніпра. Завдяки цьому бульвар став улюбленим місцем відпочинку подолян, а його опис зустрічається навіть у поета Г. Карпенка («Київ у 1836 році»). Вдень тут гуляли нянечки з дітьми, а літніми вечорами майже щоденно тишила містян міська капелія, з якою навіть військовому оркестру, що грав у Царському саду, було важко змагатися. У 1830–1840 роках мешканці Липок, Печерська та Верхнього міста також часто проводили літні вечори на Подільському бульварі під звуки «міської капелії», переходячи його містками з одного берега Канави на інший. Бульвар на канаві, за спогадами сучасників, вважався найкращим місцем для відпочинку аж до кінця 1860-х років [10].

Під час облаштування Подільського бульвару, коли роботи були в розпалі, сталася ще одна катастрофа в Києві. За свідченнями сучасників травень 1839 р. видався дуже дощовим. Уподовж 25 травня була сильна злива, наступного дня вона посилилася й о 2-й годині дощовою водою було залито всі вулиці та канави в низинах. Стрімкі потоки, які прямували на Поділ, спостерігали з Печерської та Старокиївської гір. Тоді вниз, на Поділ, було змито частину Андріївської гори. У Плоській частині було затоплено 107 будинків на значну висоту. До того ж, майже в усіх частинах міста було пошкоджено дороги, тротуари й огорожі. В тих місцях, куди стікала вода, утворювалися глибокі вирви. Мости через канали були знесені або частково зруйновані стихією. Сильно постраждала й Канава з бульваром, які відділяли Подільську частину від Плоської [11].

До природних катаклізмів на теренах Києва можна також віднести один із великих розливів Дніпра, який трапився 1845 року, коли вода піднялася вище свого звичайного рівня «на 10 аршин с лишним» і затопила всі прибережні будівлі Подолу та Плоської частини на 2 квартали вглиб суходолу. Тоді 77 будинків було зруйновано, 451 – сильно пошкоджено. Як наслідок, багато господарів полишили свої садиби й перейшли жити до Старого міста [12].

До середини XIX ст. бульвари та палісадники набули в Києві значної популярності й облаштовувалися навіть на вузьких вулицях, щоб штучно звужити проїжджу частину, яку належало мостити значно дорожчою за зелені насадження бруківкою [13]. Брукування вулиць поступово зрушилося з місця з середини XIX ст. завдяки завезенню каменю з Мінської губернії, що забезпечило фінансування з обов'язкового одновідсоткового збору з нерухомого майна. Хоча значна кількість доріг Подільської та Плоської частин досить довго залишалася непроїзною після розливів Дніпра чи сильних дощів, а невдовзі в місті залишилося лише 3 бульвари – Бібіковський, Подільський та Кузнечний (на початку нинішньої вул. Антоновича) [14].

Згідно з «Правилами застройки Киева», затвердженими Київською думою 11 травня 1861 р., усі вулиці та площі міста поділялися на чотири розряди. Подільський бульвар було віднесено до першого розряду, згідно з яким дозволялося будівництво споруд тільки з дорогого каменю (цегли), металевого покриття дахів і негорючих міжповерхових сходів. Відтак, вулиця стала прикрашатися багатоповерховими гарно оздобленими будівлями, але, на жаль, ненадовго [15]. Переймаючи досвід багатьох європейських столиць, на території яких до середини 1850-х років усі сумнівні заклади витіснялися з центральних вулиць і корсо (місць масових гулянь) на довколишні бульвари, київська влада перевела подібні заклади з Андріївського узвозу на ліву, мало заселену сторону Канави. Очікуваним результатом стало запустіння бульвару, яким донедавна пишалися подоляни, та заболочення Канави. Біля під'їздів багатьох будинків з'явилися червоні ліхтарі. В газеті «Киевлянин» за 1867 р. можна було прочитати: «Порядочному человеку, а тем более порядочной женщине стало неудобно ходить по надканавным бульварам» [16].

У другій половині XIX ст. на Подолі з'являються промислові підприємства і торгівельні склади, житлова забудова ж значно ущільнюється. З розвитком промисловості Канава поступово перетворюється на відстійник для нечистот – відходів пивоварних, дріжжевих, шкіряних заводів і міщанських садиб, що значно зіпсувало екологію Подолу та р. Глибочиці, й навіть спричинило розповсюдження інфекційних хвороб. Про це пише газета «Киевлянин» за 1867 р. [17].

У 1850-х роках подоляни з радістю зустріли новозведену довгу вузьку мальовничу терасу над Дніпром – нове Набережне шосе, яке з'єднало брукованою дорогою Поділ і нещодавно зведений Миколаївський ланцюговий міст – перший стаціонарний міст через Дніпро, який мав на той час неабияке стратегічне значення [18]. Авторами проекту та безпосередніми виконавцями стали у 1848 р. запрошені із закордону інженер-шотландець Чарльз (Шарль) де-Віньйоль та його двоє синів [19].

Подільську ділянку канави у 1871–1875 роках завели в підземну трубу, але оскільки р. Глибочиця знаходилася у відомстві Міністерства шляхів сполучень, яке проклало тут дорогу для з'єднання дніпровського порту з Брест-Литовським шосе та залізничним вокзалом, ніякого упорядкування цієї місцевості не здійснювалося [20].

Наприкінці XIX ст. про пожежу 1811 р. на Подолі вже нічого не нагадувало, а колись широкі вулиці, які швидко забудовувалися високими будинками, перестали здаватися киянам просторими. Тому в 1880-ті роки містян, як і колись, уже не влаштовували вузькі вулиці із занадто щільно поставленими будівлями.

Системне озеленення вулиць також прийшло до міста доволі пізно – в 1870-х роках. Тоді поодинокі зелені насадження почали з'являтися на тротуарах перед громадськими закладами, на центральних вулицях і біля заможних садиб. Пропозиція щодо комплексного озеленення території міста, зокрема вулиць, деревами за єдиним планом була запропонована у 1888 р. вченим-садівником А.П. Осиповим. За прийнятою Київською міською думою у 1896 р. постановою «О древесных насаждениях» усі вулиці мали озеленюватися тільки певними породами дерев. За Плоською частиною, зокрема, було закріплено тільки клен татарський [21].

Наприкінці XIX ст. Поділ мав регулярно розплановану та густо заселену територію, яка сполучалася з нагірними районами Києва трьома узвозами: Олександрівським (нині – Володимирський), Андріївським (із Воздвиженським відгалуженням) і Вознесеньським. Окрім того, у структурі транспортних комунікацій Подільської частини існувало два шляхи, які виходили за межі міста – Набережне шосе у напрямку до Ланцюгового мосту та Глибочицьке шосе, яке з'єднувалося з Брест-Литовським шосе, а також через подільські вулиці, які продовжувалися у Плоскій частині. Центр Подільської частини складала велика Олександрівська (нині – Контрактова) площа, навколо якої були розташовані головні святині й визначні об'єкти Подолу: Братський Богоявленський монастир із Київською духовною академією, церква Воскресіння, Петро-Павлівська церква, Флорівський жіночий монастир, Успенський собор, Третя гімназія (колишній магістрат). Окрім того, на площі розташовувався Гостинний двір, Контрактовий дім і фонтан (колодязь) Самсон. Розташована поряд Поштова площа була потужним транспортним вузлом Подолу, об'єднуючи нижню станцію фунікулеру – т.зв. тоді електричного Михайлівського підйомника, Київську диліжансну станцію з постійним двором, а пізніше й випробувану в 1892 р. першу у Європі лінію електричного трамваю, який курсував Олександрівським узвозом (див. Рис. 6.). На околиці Подільської частини (урочище Кожум'яки), поряд із Глибочицьким шосе, і донині збереглася Воздвиженська церква, яка дала ім'я Воздвиженському узвозу.

Наприкінці XIX – на початку XX ст. за участю інженерів М.С. Леявського та М.І. Максимовича було побудовано нову, одну з найбільших на той час річкову гавань у Європі – в затоці р. Оболонь, а також київські казенні майстерні для ремонту пароплавів, кількість яких у Києві за статистикою на 1900 р. досягла 208. Згодом від Київської гавані було прокладено кілька ліній міського трамваю, які проходили від Набережного шосе, вздовж Нижнього Валу, через Глибочицьке шосе на Лук'янівку. Інші маршрути на вул. Дмитрівській доходили до Галицької площі (сучасна пл. Перемоги) та залізничної пасажирської станції «Київ-І» [22].

З 1880-х років до початку XX ст. більшість центральних доріг було заощено бруківкою. Історик Києва В.І. Щербина зазначав, що вулиці в центрі міста вимощені шведськими кубиками, викладеними подібно до мозаїки, інші вулиці та передмістя – грубим каменем. Хоча існує думка, що історик писав про це, докоряючи радянській владі, яка до 1927 р. не здійснювала ніякого значного будівництва. Адже М.С. Богуславський у своєму «Иллюстрированном путеводителе» за 1904 р. стверджував, що з усіх вулиць тільки один Хрещатик частково вистелено асфальтом, частково подібним до кам'яних кубиків матеріалом, решта вулиць рясніла численними вибоїнами.

Загалом, тодішня дорожня бруківка спричиняла сильний гуркіт під час руху по ній будь-якого транспорту. Тогочасна мешканка Києва Н. Корольова згадувала, що з Нижнього міста, метушливішого, ніж Липки, лунав голосний гуркіт вуличного руху. Це був характерний для київських вулиць гуркіт одинікінних екіпажів («дринд» або «гітар»), різкі сигнали трамваїв і биття численних київських дзвонів. Можна уявити з яким нетерпінням в Києві чекали на перший сніг, коли більшість кінних екіпажів міняли на сани-гринджоли [23].

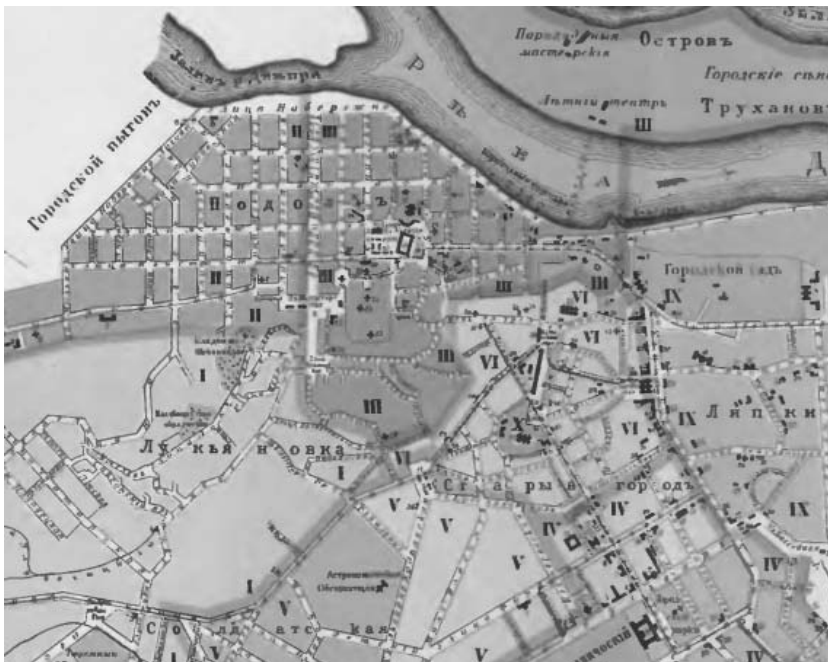


Рис. 6. План г. Києва с предместиями. Издание С.В. Кульженко, в Киеве. 1894 г. (Фрагмент) [25]

На межі XIX–XX ст. Київ вважався одним із кращих міст Російської імперії за рівнем комунального господарства, його мережа міського транспорту (трамваю), житлового водопостачання й водовідведення частково охоплювала Поділ, Пріорку, Солом'янку, Байкову гору, Шулявку, Лук'янівку та Звіринець, а освітлення й брукування доріг і тротуарів – майже увесь центр [24].

Таким чином, загалом, у результаті дослідження історико-архітектурних і краєзнавчих джерел, історичної проектної документації та свідчень сучасників історичних подій, можна зробити наступні висновки.

Поступове формування цілісного містобудівного комплексу Київського Подолу, який локалізувався у центральній частині Подільської низовини, пережив чотири основні історичні періоди: Князівська доба (XI–XIII ст.), Литовсько-Польське воєводство (XIV–XVII ст.), Російське воєводство (XVII–XVIII ст.) та часи панування Російської імперії (XVIII – початок XX ст.).

У добу Київської Русі ця територія була північно-східною межею, згодом околицею, торгово-ремісничого поселення на Подолі. За Литовсько-Польського воєводства ділянки біля Житнього торгу частково входили до земель Подільського замку та володінь Біскупщини. У складі Російського воєводства та Російської імперії на вузькій смузі між забудовою Подолу та Плюською частиною на обох берегах рукотворного русла р. Глибочиці було зведено оборонні вали, які в подальшому дали назву вулицям – Верхній Вал і Нижній Вал. Останньому історичному періоду в статті приділяється особлива увага, адже власне тоді й створюється міський бульвар – Бульвар на Канаві, який згодом був оточений торговими та житловими будинками з крамницями й ремісничо-заводськими підприємствами.

До основних зовнішніх і внутрішніх чинників, які спричинили зміни у містобудівній структурі історичного Києва і які безпосередньо чи опосередковано вплинули на розбудову або занепад Подолу в межах прилеглих кварталів до вулиць Верхній Вал і Нижній Вал, належать:

– історичні та державотворчі передумови різних історичних періодів: Князівської доби (XI–XIII ст.), Литовсько-Польського воєводства (XIV–XVII ст.), Російського воєводства (XVII–XVIII ст.) та Російської імперії (XVIII – початок XX ст.), пов'язані з комплексним регулярним розплануванням і відбудовою Подолу після Великої пожежі 1811 року, затвердженням Київською думою регуляторних документів, «Новое положение об устройстве Киева» від 7 січня 1834 року і «Правила застройки Киева» від 11 травня 1861 р.;

– природно-географічні, що сприяли заселенню відкритої Подільської низовини (X ст.); спорудженню дерев'яного острогу та замку на Замковій горі (XIII ст.), Біскупського палацу на Кудрявці (XVI ст.); створенню штучного русла р. Глибочиці (XVIII–XIX ст.); підтопленню великої території під час

водної катастрофи на Подолі (1830–1840-ті роки), забрудненню та засміченню каналу р. Глибочиці заводськими стоками (1860-ті роки);

– військово-фортифікаційні: будівництво частоколу по берегах старого подільського русла р. Глибочиці (X–XVII ст.), огорожі острогу (XIII ст.), укріплення замку на Замковій горі (XIV–XVII ст.), оборонних палісадів, які поєднували Поділ і Печерськ (XVII–XVIII ст.), створення оборонної системи валів і ровів уздовж рукотворного (зрегульованого) русла р. Глибочиці (XVIII–XIX ст.);

– адміністративно-територіальні: обмеження приватної та громадської хаотичної забудови (X–XVIII ст.), захоплення території біскупами (Біскупщина) (XVI–XVII ст.), адміністративно-територіальний поділ київського Подолу на Подільську та Плоську частини (XVIII – початок XX ст.), запровадження нового розпланування вулиць (XIX ст.), забудова долини р. Глибочиці (середина XIX ст.), зарахування Верхнього Валу до 1-го розряду вуличної забудови і дозвіл на розміщення заводських підприємств у Плоській частині (1861 р. – початок XX ст.);

– інженерно-інфраструктурні: мощення дощатих доріг і тротуарів (до 1811 р.), прокладання й облаштування штучного русла р. Глибочиці (кінець XVIII ст.), облаштування вуличного Бульвару на Канаві (1830-ті роки), брукування вулиць (починаючи із середини XIX ст.), поширення заводських зливостоків у Канаву (починаючи з 1860-х років), часткове заведення каналу у трубу та влаштування Набережного шосе (друга половина XIX ст.), будівництво Київської гавані та трамвайної лінії вздовж Нижнього Валу (кінець XIX ст.).

Як засвідчує матеріал дослідження, вулиці Верхній Вал і Нижній Вал та прилегла поквартальна забудова є невід’ємним елементом культурної спадщини Київського Подолу. Ця територія є історико-архітектурною та ландшафтною пам’яткою і потребує наукового опису, сучасної методики її реконструкції та часткової реставрації з метою збереження для наступних поколінь.

У подальшому планується продовжити дослідження містобудівної пам’ятки Подолу (у межах вулиць Верхній Вал і Нижній Вал та прилеглих до них територій) на матеріалах наступного історичного періоду – початку XX – початку XXI ст. у визначених вище аспектах.

Джерела та література

1. Голованов О. Київська фортеця у першій половині XIX ст. / О. Голованов // Київська старовина. – 2005. – № 1. – С. 86–87.
2. Макаров А.Н. Были и небылицы старого Киева / А.Н.Макаров. – К. : Скай Хорс, 2012. – С. 9.
3. Макаров А.Н. Малая энциклопедия киевской старины. / А.Н.Макаров ; Изд. 2-е. – К. : Довіра, 2005. – С. 368–370.
4. Там само. – С. 370.
5. Єрофалов-Пилипчак Б.Л. Архітектура імперського Києва / Б.Л. Єрофалов-Пилипчак. – К. : А.С.С. ; НДІПАМ, 2000. – С. 82.
6. Макаров А.Н. Малая энциклопедия ... – С. 370.

7. Голованов О. Вказана праця. – С. 99–100.
8. Киев теперь и прежде [1988–1888] / Сост. М.М. Захарченко. – К. : Изд. Паровое Лито-Тип. заведение С.В. Кульженко, 1888. – С. 86.
9. Макаров А.Н. Малая энциклопедия ... – С. 95.
10. Там само. – С. 57.
11. Киев теперь и прежде... – С. 87–88.
12. Там само. – С. 89.
13. Макаров А.Н. Малая энциклопедия... – С. 328.
14. Там само. – С. 57, 289.
15. Карманова И. Трагедия киевского Подола / И. Карманова // Ні корупції! – 2014. – № 3. – С. 26.
16. Макаров А.Н. Малая энциклопедия ... – С. 324.
17. Там само. – С. 95.
18. Киев теперь и прежде... – С. 284; Макаров А.Н. Малая энциклопедия ... – С. 303; Статистическое описание Киевской губернии. / Издано Иваном Фундуклеем. Ч. 1. – СПб. : Тип. Министерства внутренних дел, 1852. – С. 334.
19. Статистическое описание Киевской губернии... – С. 232.
20. Макаров А. Н. Малая энциклопедия... – С. 95.
21. Там само. – С. 15.
22. Спутник по г. Киеву. Иллюстрированный путеводитель по Киеву и его окрестностям. С адресным отделом, фототип. видами и планом г. Киева ; изд. 4-е, исправ. и доп. Д. Марголиным. – К. : Изд. М.С. Богуславского, 1910. – С. 113–114.
23. Макаров А.Н. Малая энциклопедия... – С. 288.
24. Там само. – С. 94.
25. Киев теперь и прежде... – С. 11–12.

***Науменко В.В.* История формирования улиц Верхний Вал и Нижний Вал как составляющих градостроительного комплекса киевского Подола в контексте охраны киевского градостроительного наследия (XI–XIX вв.)**

Публикация раскрывает основные этапы и характер формирования улиц Верхний Вал и Нижний Вал как составляющих градостроительного комплекса киевского Подола в контексте охраны киевского градостроительного наследия XI–XIX вв. под влиянием исторических изменений, фортификационного строительства, административного регулирования, изменениями природной среды и новой инженерной инфраструктуры.

Ключевые слова: улицы Верхний Вал и Нижний Вал, бульвар на канаве, киевский Подол, Плоская часть, Замкова гора, река Глубочица, Подольское укрепление, градостроительство, историко-архитектурное наследие.

***Naumenko V.V.* The History of formation of Verchniy Val and Nyzhniy Val streets as components of complex urban complex in Kyiv Podil in the context of protection of Kyiv heritage during 11th–19th c.**

The publication reveals main stages and character of formation of Verchniy Val and Nyzhniy Val streets as components of complex urban complex in Kyiv Podil in the context of protection of Kyiv heritage during 11th–19th centuries under the influence of historical events, fortification construction, administrative regulations, environmental changes and new engineering infrastructure.

Key words: Verchniy Val and Nyzhniy Val streets, Boulevard on the ditch, Kyiv Podil, Ploska part, Zamkova Hora, river Glybochitsya, Podil fortification, urban planning, historic and architectural heritage.

Надійшло до редакції: 05.11.2015 р.