

**Тарас Ширяєв**

*старший викладач кафедри архітектурного проектування НАОМА*

**Містобудівні чинники у формуванні київських та західноєвропейських готелів XIX ст.**

**Анотація.** У статті проаналізовані фактори, які впливали на формування містобудівної складової готелів підвищеного комфорту XIX ст., та досліджено особливості розвитку готельного господарства на прикладі міст Тулузи та Києва у другій половині XIX ст.

**Ключові слова:** містобудування, місто, інфраструктура, урбанізація, забудова, вокзал, ділянка, готель підвищеного комфорту.

Початок XIX ст. став переломним у багатьох сферах суспільного життя. “Ера використання пари” змінила не тільки структуру промислового виробництва та ввела до обігу слова “паровоз” і “залізниця”, а й безпосередньо втрутилася в усталену містобудівну ситуацію. Перехід від мануфактурного до фабричного виробництва, революція в транспортній сфері повністю трансформували міграційну ситуацію у країнах Європи та внесли значні зміни до соціальної структури суспільства. Збільшення видобутку корисних копалин, будівництво нових заводів та фабрик, удосконалення міської інфраструктури призвело до посиленого припливу нової робочої сили з сільських районів та інтенсивного розростання європейських міст (див. табл.), як за кількістю мешканців (відсоток міського населення зріс до 35%), так і за площею забудови.

**Збільшення кількості населення у великих містах Західної Європи та Північної Америки упродовж XIX ст. (тис. меш.)**

Місто	1800 р.	1850 р.	1900 р.
Лондон	865	2363	4536
Париж	547	1053	2714
Берлін	172	419	1890
Нью-Йорк	79	696	3437
Чикаго	—	30	1699

Міграція населення набула настільки великих розмірів, що почали зростати не лише старі міста, а й утворюватися зовсім нові, котрі виникали довкола щойно побудованих містоутворюючих підприємств (так звані промислові містечка та міста-супутники). Стрімкий процес урбанізації: нові житлові й промислові райони, затісні історичні центри, завузькі вулиці — все це потребувало негайного комплексного вирішення

та прийняття сучаснішої концепції розвитку історично сформованих західноєвропейських міст, що поступово призвело до перегляду усталеної містобудівної ситуації.

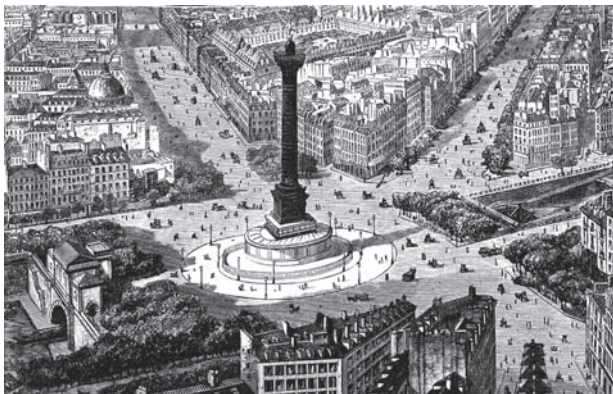
Кінець XVIII — перша половина XIX ст. позначилися трансформаційними змінами в побудові міських ансамблів. Їхньою головною особливістю стала організація великих міських просторів, де б гармонійно поєднувалися навколишня забудова та озеленення (парки, сквери). У Західній Європі частіше прокладалися вулиці, значні площі яких було відведено під озеленення та місця для прогулянок і відпочинку (бульвари, авеню, обгороджені набережні). Міська забудова стає більш упорядкованою та регулярною, в основі її композиційної побудови закладено класичний просторовий ритм.

На відміну від замкнутих парадних площ XVII ст., майдани набувають відкритішого характеру, отримуючи додаткове просторове поєднання з прилеглими вулицями, проспектами, набережними. Неодмінним атрибутом нових площ стає благоустрій території: озеленення, наявність зон відпочинку та об'єктів монументального мистецтва (пам'ятники, обеліски, триумфальні арки, фонтани тощо) (іл. 1).

Більше уваги починає приділятися пам'яткам культурної спадщини: соборам та церквам, музеям, палацам, видатним історичним будинкам, які стають “центрами тяжіння” в новостворених міських ансамблях. Довкола них і формується містобудівна кон-



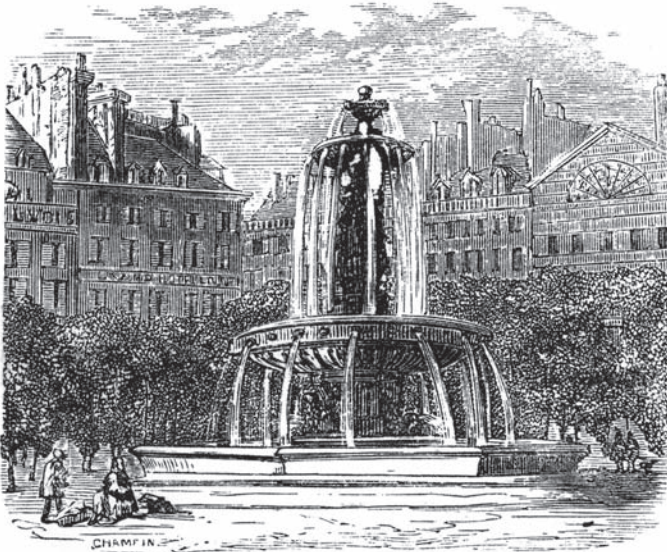
*a*



*б*

Іл. 1. Париж.  
Середина XIX ст.:

*a* — площа Премоги;  
*б* — площа Бастилії



Іл. 2. Париж. Фонтан на площі Рішельє. Середина XIX ст.

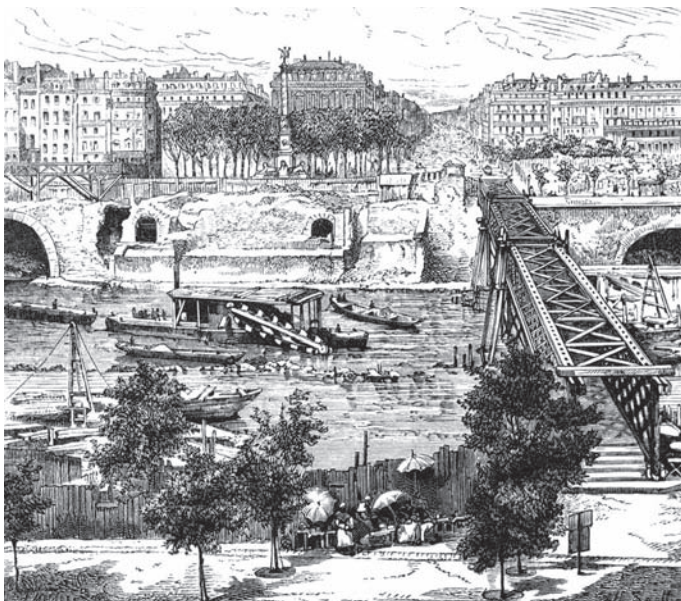
цепця розвитку історичних районів західноєвропейських міст, а також створюється нове, сучасніше обличчя міст.

Активна урбанізація спонукає до радикальнішого втручання в усталену містобудівну ситуацію. У багатьох містах Західної Європи для поліпшення міжміського сполучення прокладаються нові вулиці та бульвари на місці старих укріплень, облаштовуються парадні набережні, будуються нові площі, руйнується стара забудова, що перешкождала втіленню цих планів.

Головним поштовхом до перегляду містобудівної концепції стала розпочата за програмою Комісії художників (1794 р.) велика реконструкція Парижа, що тривала майже все XIX століття (іл. 2–4).

“Прежде всего начались работы по благоустройству и обводнению города... Почти одновременно было предписано создание нескольких десятков городских фонтанов, с постоянно текущей водой, распределенных по территории города. Берега Сены были укреплены и построены новые набережные и мосты. В Париже стали проводить канализационные стоки, устраивать тротуары и прочее.

Но особое внимание уделялось в этот период пробивке новых улиц, часть которых была намечена еще в Плате Комиссии художников. В 1802 г. начали прокладку улиц Риволи, Кастильоне, Мондови, Пирамид и пр. ... В 1808 году планировочные работы развернулись на левом берегу” [1].



Іл. 3. Париж. Будівництво набережної Сени та мосту Міняйл. 1858–1859

Подібних змін зазнавали й інші міста Франції (Нансі, Бордо, Мец, Марсель, Страсбург, Тулуза) та Європи (Рим, Единбург, Лондон, Берлін та інші), котрі поступово набували нового трансформаційного наповнення, де середньовічна забудова тісно переплелася з урбаністичною міською інфраструктурою, а старі квартали більш-менш гармонійно узгоджувалися із тогочасним трактуванням міських ансамблів.

Київ, не зважаючи на свій доволі поважний вік, не мав стільки історичних містобудівних нашарувань, як інші старовинні міста Західної Європи. Двічі зруйнований і пограбований монголо-татарами в 1240 і 1416 роках та кримським ханом Менглі-Гіреєм у 1482 році, він постійно перебував під чийось протекторатом: Золотої Орди (з 1240 р.), Великого князівства Литовського (з 1362 р.), Польщі (з 1569 р.), Російської імперії (з 1654 р.). Місто майже не розвивалося. Водночас, не зважаючи на великі руйнування та зменшення населення, життя у ньому продовжувалося на Подолі, який став новим торгово-адміністративним центром міста.

На початку XVIII ст. Київ був провінційним містом з населенням 12 тис. мешканців (у XI ст. мешканців було близько 60 тис.), в якому з архітектурних та містобудівних надбань можна виділити лише відновлення та перебудову упродовж XVII–XVIII ст. соборів і церков, котрі були закладені ще в X–XII ст., поступову забудову Подолу, а також початок



Іл. 4. Прокладання нових вулиць Парижа у другій половині XIX ст.

будівництва Київської фортеці, яка завдяки своїм постійним добудовам відіграла важливу роль в містобудівному розвитку.

Ймовірно, така ситуація склалася тому, що місто не було єдиним територіальним комплексом, а складалося з трьох, доволі автономних частин: Подолу, Печерська та Верхнього міста. Кожна частина мала

власну адміністрацію та центри впливу (Поділ — магістрат на правах самоврядування, Печерськ — адміністрацію генерал-губернатора та Києво-Печерський монастир, Верхнє місто — Софійський та Михайлівський монастирі і частково командування частин російського гарнізону). Єдиного історично збереженого центру, як у містах Західної Європи, у Києві не було, його роль відігравали монастирі й вищезгадані адміністративні будівлі, довкола яких і вирувало міське життя.

Переломний момент для міста настав наприкінці XVIII ст., коли скасували намісництво і Київ став губернським містом нової Київської губернії, а з Дубно був переведений контрактний ярмарок. Пожвавлення торгівлі нарешті “розворушило” місто та ще більше закріпило за Подолом домінуючу роль в містобудівному плані (тут розташовувалися до  $\frac{2}{3}$  усіх київських будинків). Але велика пожежа 1811 року знищила на Подолі майже всі будинки, а за новим проектом планування й забудови від 1812 року (арх. В.І. Гесте), цей район замість нерегулярної, радіальної системи вулиць отримав чітке прямокутне зонування території. Аналогічні структурно-трансформаційні зміни відбулися в 1837 році відповідно до нового генерального плану міста (арх. В.І. Беретті) і в інших центральних частинах Києва.

Взагалі, середина XIX ст. стала для Києва знаковою в містобудівному аспекті. Черговий етап будівництва Нової Печерської фортеці вніс великі зміни до усталеної ситуації: для влаштування широкої еспланади та фортифікаційних споруд було заплановано знести багато житлових будинків на Печерську, аж до самої вулиці Московської, та переселити мешканців на “пустопорожні землі” вулиць Хрещатика й Великої Васильківської.

Такий перебіг подій спонукав до створення єдиного центру, який би об’єднав у собі функції адміністративного, торгового, культурного і світського життя цілого міста.

У 1837 році архітектор В.І. Беретті запропонував, нарешті, за новим генпланом з’єднати всі три частини Києва (Печерськ, Поділ та Верхнє місто) в єдине ціле. Центром цього інтеграційного процесу було обрано Хрещатик та прилеглі до нього території: Бібіковський бульвар, вулиці Велика Васильківська, Інститутська, Фундуклеївська та інші.

Об’єднання відбувалося доволі повільно, упродовж 30 років (1840–1870). Таким чином, наприкінці 70-х років Хрещатик став головною вулицею міста. Заклади торгівлі й обслуговування, які були розраховані на прийом багатії та поважної публіки, стрімко відреагували на зміну містобудівних пріоритетів, перемістивши увесь свій бізнес саме на Хрещатик.

Вдале розташування, як запорука процвітання об’єктів готельного господарства, безпосередньо відбивалося на конкурентоздатності закладу. Особливо це спостерігалось в часи стрімкого розвитку транспортного сполучення, зокрема залізничного, що у декілька разів збільшило притік заможних туристів та бізнесменів і призвело до кризових явищ у питанні

їхнього розселення. Вирішення цієї проблеми потребувало будівництва нових готелів підвищеного комфорту, котрі за своєю архітектурно-планувальною структурою спиралися б на зовсім інші реалії в містобудівному аспекті, ніж ті готелі, що будувалися досі.

Прокладання нових вулиць та бульварів, будівництво парадних площ, театрів, музеїв, поява зовсім нового для міста типу споруди — залізничного вокзалу, швидко вирішили цю проблему. Тяжіння до різноманітних “акцентних” міських споруд та районів дало змогу рівномірніше розташовувати готелі на мапі, а також призвело до перших спроб структурної диференціації готелів за їхнім призначенням.

Великі міста Європи упродовж XIX ст. помітно зросли, як за площею забудови, так і за чисельністю населення. На 1900 р. у Парижі нараховувалося 2714068 мешканців, Лондоні — 4536072, Відні — 1769137, Берліні — 1890224, Ліверпулі — 715620, Гамбурзі — 706120, Амстердамі — 510900, Мюнхені — близько 500000 мешканців. Київ налічував 260000 мешканців, вважався середнім за розмірами провінційним містом, що, безумовно, вплинуло на його міську інфраструктуру, урбаністичний, транспортний та промисловий розвиток. Тому порівнювати Київ з цими містами було б досить некоректно. Скажімо, в Лондоні на той час діяло 15 вокзалів, у Берліні окрім 5 тупикових вокзалів було ще й 10 транзитних, розташованих на лінії *Stadtbahn* (спеціально побудованій гілці, що проходила через центр міста); а Париж у 1900 році мав понад 250 готелів.

Саме тому, для детальнішого містобудівного аналізу автором було обрано французьке місто Тулуза, яке за своєю міською інфраструктурою, демографічним зростанням упродовж XIX ст., а також географічним і геополітичним місцем на мапі Франції нагадувало Київ в аналогічний часовий проміжок.

Наприкінці XIX ст. у Тулузі нараховувалося 22 готелі підвищеного комфорту, 8 з них належали до класу “*de premier ordre*” (першокласний). Усі вони розташовувалися доволі компактно, на візуальній вісі, що поєднувала вокзал і міст *pont Neuf* (Новий міст). Більшість цих закладів — 14 (67% від загальної кількості) — знаходилися в історичній частині міста (межа старого міста проходила по лінії бульварів *Armand Duportal*, *Lascrosses*, *d’Arcole*, *de Strasbourg*, *Lazare Carnot* та алеї *Alph Peyrat* і *Saint Michel*), підтвержуючи тезу: “Готелі для обслуговування поважної публіки тяжіють до історично сформованих центрів міст”.

Аналізуючи систему розосередження готелів на мапі міста, необхідно звернути увагу на уявний центр — площу *Capitole*. Довкола нього у радіусі 600 метрів налічувалося 16 готелів (75%), але схема їхнього розташування не вказує на те, що саме *place Capitole* була міським “готельним осередком”. Композиційно вони виглядали радше самостійними об’єктами, ніж супутниками, що тяжіють до єдиного центру.

Таке становище можна пояснити тим, що окрім зазначених об’єктів на площі *Capitole*, існувала ще одна група з трьох готелів, що містилися на площі *Lafayette*, сформували альтернативну зону впливу.

Наступним центром тяжіння став вокзал, відкритий у 1856 р. (він, як, до речі, й київський, належав до транзитного типу). Узагалі міські вокзали суттєво вплинули на переформатування європейського готельного господарства. Боротьба за клієнта розпочиналася й закінчувалася саме на міських вокзалах: комісіонери, які активно рекламували заклади серед щойно прибулих, фірмові готельні омнібуси, що доставляли постояльців до готелю і відвозили їх назад до потягів, рекламні акції, які постійно проводили готелі для збільшення кількості відвідувачів. Таке «бурхливе» життя, що виривало довкола вокзалів робило їх центром уваги в маркетинговій політиці підприємств готельного господарства.

Тому, починаючи з середини XIX ст., привокзальні площі та вулиці почали розглядатися як одне з найперспективніших місць для розташування готелів підвищеного комфорту, хоча парова залізниця була не найтихішим і не найохайнішим сусідом. Біля вокзалів будували й готелі вищого розряду, наприклад “Continental”, “Central Hotel” та “Excelsior” у Берліні. До речі, готель “Excelsior” мав навіть власний 100-метровий тунель з п'ятьма магазинами, який з'єднував його з вокзалом Anhalter таким чином, щоб поважні клієнти могли потрапити до готелю не виходячи на вулицю (іл. 5).

У Тулузі привокзальних готелів було три (“Terminus”, “Phoenica” та “Chaubard”), а ще один знаходився на відстані 300 метрів від нього (“Le President”). Рекламі оголошення цих закладів саме близькість до залізничного вокзалу подавали як головну перевагу над конкурентами. Таким чином, можна говорити про існування групи готелів, що сформувалися за принципом тяжіння до певного знакового міського закладу. А отже, маємо перші ознаки структурної диференціації готелів за їхнім призначенням.

Ще одне підтвердження цьому — доволі ґрунтовне зонування міських кварталів за їхнім функціональним спрямуванням. Кожен привабливий для туризму чи бізнесу район Тулузи мав один або декілька готелів, діяльність яких обумовлювалася саме його специфікою:

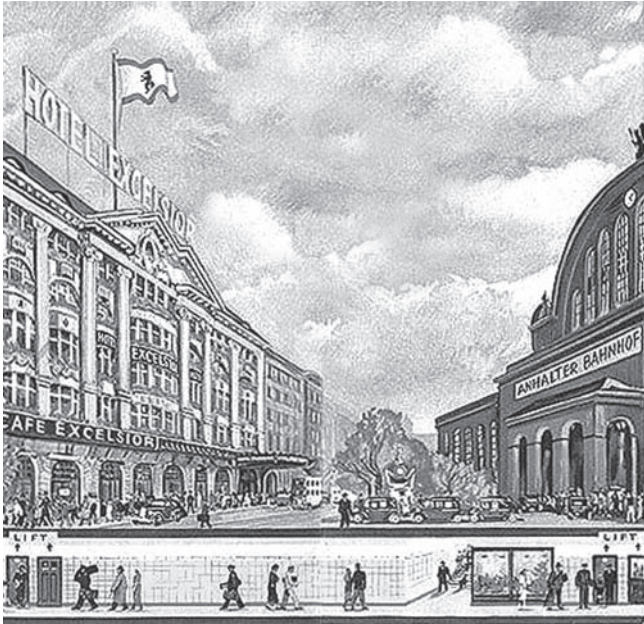
1. Площа Caritole — історичний та адміністративний центр міста, міська ратуша, театр Grand Opera, кафе, магазини — 5 готелів (“Souville”, “Grand Hotel Opera”, “Domergue”, “de Paris” та “le Grand Balcon”).

2. Вулиця d'Alsace Lorraine — тулузький “Хрещатик” — розкішні магазини, великі й красиві будинки, церква Saint Jerome (XVII ст.), музей образотворчого мистецтва — 2 готелі (“Grand Hotel Tivollier” та “Grand Hotel de la Post”).

3. Площа Lafayette — наявність великих кафе (Grand Café de Comedy та інших), театру “Variete” та казино “Musical”, площа відпочинку, прогулянок і розваг — 2 готелі (“Hotel d'Europe” та “Grand Hotel Capoul”) (іл. 6).

4. Алея Lafayette — логічне продовження одноіменної площі Лафаетт, “Єлїсейські поля” Тулузи, бульвар засаджений чотирма рядами платанів, вулиця міських променадів з казино і театром оперети — 2 готелі (“Sarason” і “Citiz”).





*a*



*б*

Іл. 5. Привокзальні готелі Берліна:  
*a* – «Excelsior» з тунелем до вокзалу Anhalter; *б* – «Central».  
 Друга половина XIX ст.



Лл. 6. «Grand Hotel Capoul» та «Grand Cafe» на площі Лафаєтт. Тулуза

5. Квартал Saint Sernine — квартал історичних сакральних споруд Тулузи: базиліка Saint Sernin (XI ст.), церкви Taur (XIV ст.), Saint Pierre (XI ст.) і Saint Sernin, а також музей Saint Raymond (готель “Carcassonne”).

6. Квартал Bourse — торговельний квартал, Біржа, вулиці великої та дрібної торгівлі, набережні Гаронни “de Tounis” і “de Brienne”, найстаріший міст “Neuf” (XVI ст.), базиліка “Notre-Dame de la Daurade”, палац “d’Assezat” (XIV ст.) — 3 готелі (“Rech”, “de Quatre Saisons” та “Garonne”).

Наявність у європейських містах різнопланових зон впливу, кожна з яких мала “свої” готелі, засвідчує, наскільки ретельно формувалася мережа розташування готелів.

Зростання галузевої конкуренції вимагало пошуку нових гнучкіших підходів у виборі ділянки для будівництва. Особливо це стосувалося чотиризіркових готелів, які у фінансовому плані не могли змагатися з солідними конкурентами на ринку готельних послуг, які й посідали, в першу чергу, особливо привабливі місця.

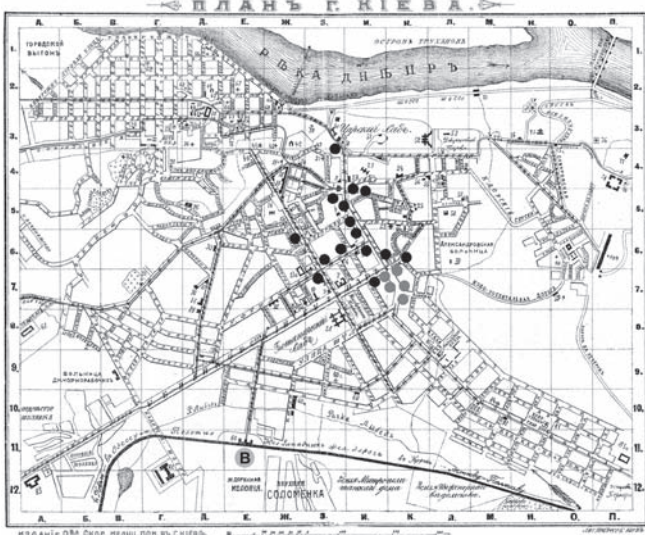
Подібне становище спонукало до ефективнішого використання готелями території міста та їхню взаємодію між собою, що призводило до якісного структурного розвитку сталого містобудівної складової готельного господарства міст Західної Європи.

Друга половина XIX ст. у житті готельного господарства Києва характеризується появою цілої низки готелів підвищеного комфорту. Особливо цей процес прискорився з появою у місті залізниці в 1870 році, коли Київ отримав ще один транспортний коридор для сполучення між містами Російської імперії. Робота залізниці, на відміну від гужового та річкового транспорту, не залежала від сезонних змін, коли природні умови помітно впливали на кількісні показники прибуваючих до міста людей і вантажів.

Та й в економічному плані вона була набагато ефективніша за попередників. Наприклад, собівартість переміщення вантажів залізницею була в 6–10 разів дешевшою від гужової. Таким чином, новий вид транспортного сполучення став гарантом надійнішого, “комфортного” та рівномірного показника доставки до Києва туристів і бізнесменів з Росії та з-за кордону. Все це стимулювало будівництво готелів, котрі могли б задовольнити вибагливу публіку, забезпечивши їй належні комфортні умови.

Наприкінці XIX ст. у Києві світське, торгове і культурне життя виривало, по суті, тільки на Хрещатику, що не могло не позначитися на концентрації саме тут готелів підвищеного комфорту. На відміну від міст Західної Європи, де першокласні готелі розміщувалися більш-менш рівномірно у межах центральних районів, групуючись довкола якихось значних міських будівель, у Києві вони зосереджувалися переважно лише на Хрещатику та зоні його впливу, який, так би мовити, зробив їх своїми “заручниками” (з п’яти першокласних готелів міста — чотири були саме на Хрещатику).

У 1900 році з 19 київських готелів підвищеного комфорту безпосередньо на Хрещатику розташовувалося 6 (32% від загальної кількості), а ще 6 готелів — на відстані 30–50 метрів від нього, що підтверджує доволі високу щільність співіснування цих закладів (64%) на одній вулиці. Вважаємо за доцільне зауважити, що ще 3 готелі знаходилися на відстані



Лл. 7. План Києва. 1911.

- — готелі підвищеного комфорту; ● — заклади «єврейського готельного комплексу»;
- В — міський залізничний вокзал

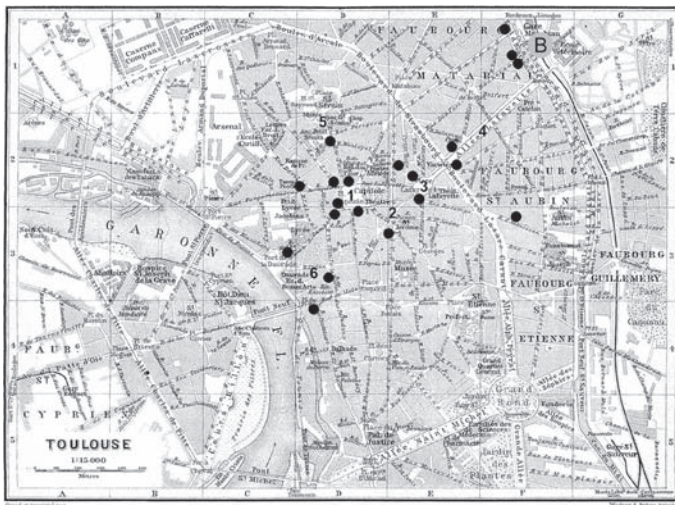
150 метрів (дві хвилини ходу) від Хрещатика — таким чином загальний відсоток зростає до 80% (іл. 7).

Отже, 80% готелів підвищеного комфорту розташовувалося на Хрещатику чи поблизу нього. Для порівняння: довкола вулиці d’Alsace Lorraine (тулузького “Хрещатика”), з урахуванням 150-метрової зони впливу, їх нараховувалося 5 (23%), в районі найбільшого скупчення готелів підвищеного комфорту (довкола площі Caritole) таких було лише 7 (31% від загальної кількості) (іл. 8).

Наявну щільність готелів Хрещатик компенсував своєю протяжністю — 1300 метрів. Це дозволяло розмістити їх досить рівномірно по всій його довжині, уникаючи єдиної зони скупчення (що має місце на Place Caritole в Тулузі).

Зважаючи на велику кількість готелів на Хрещатику і довкола нього, можна стверджувати: саме ця вулиця була містоутворюючою для готельного господарства Києва, а її вплив поширювався й на прилеглі території, іноді в доволі дивних проявах.

Вулиця Николаєвська (нині Городецького), яка прилягала до Хрещатика і на якій розташовувався найкращий готель міста “Континенталь”, близько десяти років не користувалася увагою публіки: “Движения на ней совершенно не было, ни конного, ни пешего. Магазины большей частью пустовали, частью сидели без покупателей и для привлечения внимания городской публики к этой пустынной и украшенной домами последней



Іл. 8. План Тулузи. 1914.

- — готелі підвищеного комфорту; В — міський залізничний вокзал;
- цифрами позначені центральні квартали міста

архитектуры улице приходилось нанимать музыку, которая и играла там целыми днями” [2].

Незважаючи на активну рекламну політику готелю, така ситуація негативно відбивалася на фінансовому стані закладу, який упродовж цього часу не давав прибутку. Становище виправилося до 1905 року, коли вулиця нарешті набула статусу елітної, а прибутки готелю “Континенталь” (іл. 9) поступово досягли 100000 карбованців на рік.



Іл. 9. Київ. Готель «Континенталь». 1905

Подібне трапилося з ще однією вулицею по сусідству з Хрещатиком. Наприкінці XIX ст. домовласники Козьєболотної вулиці (нині провулок Шевченка), звернулися до міської влади з проханням перейменувати її на Хрещатицький провулок, вважаючи, що така назва не повинна бути біля Хрещатика і Думи, але головне — “назва ця особливо шкідливо відбивається на готелях та мебльованих кімнатах”, зменшуючи прибутки домовласників [2].

Розрахунок їхній був доволі простий: якщо поміняти назву на милозвучнішу, а до того ж згадати у ній Хрещатик, то рентабельність бізнесу зросте мінімум удвічі та кардинально змінить соціальну важливість вулиці у структурі міста.

Отже, можемо підсумувати, що на досліджуваний часовий проміжок Хрещатик набув беззаперечного найвищого статусу в уявленні киян та представників місцевого бізнесу як єдиного, безальтернативного центру міста. Домовласникам сусідніх вулиць доводилося докладати великих зусиль, щоб добитися прихильності киян у сприйнятті нових містобудівних реалій.

Наступним “проблемним” питанням для міського готельного господарства стало будівництво у 1870 році київського залізничного вокзалу. У зв’язку з топографічною своєрідністю Києва розмістити вокзал у найбільш наближеному до центру місці ніяк не вдавалося. Були пропозиції побудувати його в районі нинішнього Фізкультурного провулку (там пізніше була товарна станція), але “по причині топкості местности” від цієї ідеї відмовилися.

На відміну від європейських країн, де привокзальні квартали забудовувалися будинками “показової” архітектури та готелями підвищеного комфорту, київський район “Новое строение” мав серед киян негарну репутацію. Тому з підприємств готельного господарства тут розташовувалися лише мебльовані кімнати та готелі нижчої цінової категорії



Іл. 10. Київ. Готель “Оріон”. 30-ті роки XX ст.

(“Петербурзька”, “Нова Росія”, “Михайлівська” тощо). Подібна ситуація створювала великі незручності для транзитних пасажирів, які на короткий час потребували комфортних номерів. Подібних вимог вокзал задовольнити не міг: “Киевский вокзал, как по величине, так и по внешнему виду, далеко уступает Одесскому и Казанскому: он тесен, недостаточно удобен и вообще не отвечает многим потребностям пассажирского движения” [3]. Це означало, що для такого відпочинку клієнт мав подолати два кілометри не дуже гарними київськими дорогами до Хрещатика, щоб потрапити до більш-менш пристойного готелю.

На 1900 рік найближчий до залізничного вокзалу готель другого класу (4\* за новітньою термінологією) “Марсель” знаходився на відстані 2,25 км, а першокласний (5\*) на відстані 2,73 км (“Бель-В’ю”, Хрещатик № 38). Для порівняння: у Тулузі два готелі розташовувалися на відстані 50 метрів, а інші два — 150 м і 300 м.

Взагалі проблема існування альтернативних центрів тяжіння для підприємств готельного господарства Києва стояла дуже гостро. Єдиною вулицею, яка б могла конкурувати з Хрещатиком за кількістю готелів підвищеного комфорту, була Фундуклеївська — тут їх було шість. За своєю функціональною спрямованістю Фундуклеївська могла б вважатися театральною вулицею Києва, адже довкола двох її театрів (Міського та Бергоньє) і групувалися всі ці готелі. Біля Міського театру їх було три (“Франсуа”, “Ермітаж” та “Північна”), а ще три поблизу театру Бергоньє (“Гладинюка”, “Ліон” та “Італія”). Готель “Ліон” взагалі займав другий поверх театру Бергоньє, а сам Огюст Бергоньє у 70-ті роки XIX ст. удвох із Каном утримували готель “Італія”. У київських путівниках вони фігу-



Іл. 11. Київ. Готель “Лувр”. 30-ті роки ХХ ст.

рували як театральні, тобто ті, в яких зупинялися театральні трупи, що приїздили до Києва на гастролі.

Можемо виділити ще одну цікаву категорію київських готелів. Вони орієнтувалися виключно на національні особливості своїх клієнтів. “Любимими єврейськими гостиницями являються: “Орион”, “Лувр”, “Дагмарь”, “Империал” и “Марсель” [4]. У першу чергу ця спрямованість виявлялася у специфіці страв, що їх готували в ресторанах при цих закладах, а також у певних нюансах обслуговування клієнтів (іл. 10, 11).

Ці готелі розташовувалися доволі компактною групою на початку вулиці Великої Васильківської та Бібіковського бульвару і утворювали так званий “єврейський готельний комплекс”, який обслуговував переважно євреїв, що прибували до міста. Можливо й не випадково, що саме в цьому районі у 1897 році, за проектом Г. Шлейфера, Лазар Бродський побудував на вулиці Малій Васильківській велику хоральну синагогу.

Таким чином, у процесі формування містобудівної складової готельного господарства Києва другої половини ХІХ ст., можемо виявити кілька структурних особливостей, котрі суттєво вплинули на розвиток київських готелів підвищеного комфорту та вирізняли їх з-поміж інших подібних закладів західноєвропейських міст.

По-перше, “психологічна” залежність готелів від головної вулиці Києва, що значно звужувало можливості туристичного розвитку інших районів міста, а також негативно відбивалося на формуванні рівномірної мережі розташування готелів підвищеного комфорту на мапі на відміну від європейських міст, де принцип “роззосередження” був головним у системі конкурентного “виживання” готелів.

По-друге, доволі складна топографічна ситуація та недосконалість (поганий стан) транспортних шляхів у місті робили проблемним спо-

лучення між його районами (особливо в негоду), що призводило до ще більшого домінування Хрещатика та ігнорування з боку власників готелів підвищеного комфорту таких значних містобудівних надбань Києва, як Києво-Печерська Лавра, Михайлівський Золотоверхий монастир, парк розваг “Шато де Фльор”, Приміщення міських служб тощо, навколо яких на 1900 рік не було побудовано жодного комфортного готелю.

По-третє, поява у місті залізниці не спричинила належного підйому готельного господарства, як це відбувалося в країнах Європи. Складна топографія первісно визначила доволі недалеке місце для будівництва вокзалу, що віддалило центр Києва на два кілометри та зробило дуже незручним сполучення між вокзалом і готелями міста. А забудова довкола вокзалу не належала до категорії “елітної”, тому тут знаходилися лише готелі нижчої цінової категорії.

Проведене дослідження мало за мету всебічно розглянути історичні факти та тенденції, що вплинули на структуру розташування готелів підвищеного комфорту наприкінці ХІХ ст., виявити їхні особливості і відмінності (на прикладі Тулузи й Києва) та проаналізувати формування містобудівної концепції розвитку готельного господарства європейських міст на майбутнє.

1. *Саваренская Т.Ф., Швыдковский Д.О., Петров Ф.А.* История градостроительного искусства. Поздний феодализм и капитализм. — М.: Архитектура-С, 2004. — С. 50–51.
2. Державний архів міста Києва (ДАК). — Ф. 100, оп. 1 ч. 1, од. зб. 412, арк. 101.
3. *Ананьева Т.* Образ эпохи. Культурное середовище Києва кінця ХІХ — початку ХХ ст. // Міжнародна конференція / Тези доповідей. — К., 1995. — С. 143–144.
4. Иллюстрированный путеводитель по г. Киеву // Изд. С.М. Богуславского. — К., 1904. — 12 с.

### ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КИЕВСКИХ И ЗАПАДНОЕВРОПЕЙСКИХ ОТЕЛЕЙ ХІХ ВЕКА

*Тарас Ширяев*

**Аннотация.** В статье проанализированы факторы, влияющие на формирование градостроительной составляющей гостиниц повышенного комфорта ХІХ ст., исследованы особенности развития гостиничного хозяйства городов на примере Тулузы и Киева во второй половине ХІХ ст.

**Ключевые слова:** градостроительство, город, инфраструктура, урбанизация, застройка, вокзал, участок, гостиница повышенного комфорта.

### ARCHITECTURAL PECULIARITIES OF FORMATION HOTELS IN KYIV AND WESTERN EUROPE IN THE 19-th CENTURY

*Taras Shyriayev*

**Annotation.** The factors that influenced on the formation of the city planning components of the first class hotels in the 19-th century are analyzed in the article. The peculiarities of the development of the hotel economy in Toulouse and Kyiv during the second half of the 19-th century are investigated.

**Keywords:** town building, city, infrastructure, urbanization, development of land, train station, building lot, deluxe hotel.