

Гасымова Фарида Рауф кызы

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ДОРОГ И ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА БАКУ В XVII – НАЧАЛЕ XIX В

Статья представляет собой исследование градостроительной ситуации г. Баку, основанное на исторических описаниях, свидетельствах, картографических материалах, составленных в период с XVII в. по XIX в. В статье автор акцентирует внимание на географическом положении Баку, климатических особенностях, влияющих на построение уличной сети, а также на политических и экономических аспектах, являющихся основными для создания и формирования транспортной среды города.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/1-1/11.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 1 (27): в 2-х ч. Ч. I. С. 45-47. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/1-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 72.03

Исторические науки и археология

Статья представляет собой исследование градостроительной ситуации г. Баку, основанное на исторических описаниях, свидетельствах, картографических материалах, составленных в период с XVII в. по XIX в. В статье автор акцентирует внимание на географическом положении Баку, климатических особенностях, влияющих на построение уличной сети, а также на политических и экономических аспектах, являющихся основными для создания и формирования транспортной среды города.

Ключевые слова и фразы: транспортная среда; уличная сеть; транспортные артерии; магистраль; рельеф; планировочная структура.

Фарида Рауф кызы Гасымова*Кафедра «Архитектурные конструкции и реставрация памятников»**Азербайджанский архитектурно-строительный университет**faridagasimova@hotmail.com***ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ ДОРОГ И ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ
НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА БАКУ В XVII – НАЧАЛЕ XIX В. ©**

После заполненного военными событиями XVI в., в XVII в. в условиях усиления экономических связей между городами Азербайджана и развития торговли с другими странами происходит довольно значительный рост города Баку. Строятся крупные культовые или же торговые комплексы (каравансарай, рынки и др.). В отдельных случаях центральные культовые и торгово-рыночные сооружения составляют единый комплекс. Эти комплексы организуют центральные площади и основные транспортные направления, например: комплекс дворца Ширваншахов; рынок; мечеть Мухаммеда, в то время как остальные улицы составляют малоорганизованную сетку.

Большое влияние на характер планировки Баку в XVII в. продолжает оказывать необходимость обороны города. Обнесенная крепостными стенами городская территория была весьма ограничена и имела всего три укрепленных входа. Этим определялась структура внешних связей, а также скученность застройки внутри-крепостной территории, что также оказывало определяющее влияние на внутреннюю планировочную структуру. В XVII в. велись новые градостроительные работы, которые были связаны со строительством каравансарая, рынка, усилением крепостных стен. План 1723 года дает очень четкую картину состояния транспортной среды Баку того периода и возможность установить, что город был обнесен двумя рядами стен. На плане отмечены шесть ворот, ведущих внутрь крепости. Все они были связаны между собой транспортными артериями, имевшими различные, но важные функциональные назначения. Трое из ворот показаны на берегу моря, и дороги от них вели в город через сооружения – торговый комплекс, располагавшийся здесь вдоль крепостных стен. Двое других ворот имели сухопутные пути. Одни из этих ворот сохранились доныне – это Шемахинские ворота. Ведущие к этим воротам дороги назывались «Дорога к Апшерону» и «Дорога к Шемахе». Вторые ворота располагались в районе ул. Ниязи. Эти ворота назывались Сальянскими, и у них соединялись две дороги – «Дорога по деревням» и «Дорога к реке Куре» [6].

Ситуационный план Бакинской крепости, составленный по записям Центрального государственного военно-исторического архива, датируется 1738 годом. По своей структуре крепостной Баку представлял типичный город мусульманского востока, без принципиальной сетки застройки. Дома строились хаотично, своим расположением диктуя кривую паутину улиц, и в изучаемое время были одно-, двух- и трехэтажными. Замкнутость в пределах крепостной территории вынуждала бережно относиться к каждому клочку земли, что и порождало в том числе кривизну и тесноту улиц. В домах выше одного этажа обычно размещались торговые лавки или другие производственные помещения самого хозяина дома, или же отдаваемые под наем, что также свидетельствует о максимальном использовании земли, отведенной под строение [7, с. 116]. Такое близкое расположение домов в городской сетке обуславливалось и климатическими условиями города, известного своими частыми сильными и пронизывающими ветрами. План Баку 1782 года отличается более подробными сведениями о строениях города и окружающей его местности. За крепостными стенами отмечено сооружение, названное «Загородный ханский дом», а также ворота, ведущие в город со стороны моря через «ханский каравансарай». Наличие в прошлом за городскими стенами значительной застройки подтверждается и другими данными. Дж. Белл, путешествовавший в начале XVIII в., говорит о двух «значительных» городах – Ашеруне и Баку. Возможно, речь идет о Баку и его форштадте. Легко допустить, что автор принял Апшерон также за название города и отнес его к другой части Баку [Там же, с. 117]. Однако о городе Апшероне говорит и Лерх, помещая его в конце полуострова и называя его «заброшенным городком». Также он свидетельствует, что застройка форштадта Баку была в те времена весьма значительной. Он писал: «Большие предместья, которые были опустошены русскими при осаде в 1723 году, вновь не отстроены. Еще стоят два каравансарая, один из которых предназначен для чужеземцев, а другой – для больных...» [13, S. 58].

Таким образом, наличие в прошлом обширной застройки вне крепостных стен Баку подтверждается. Устанавливается также, что эти предместья были значительными до начала XVIII века, и можно заключить, что временем расширения форштадта был период с середины XVII в. до начала XVIII в. Центр города в этот период перемещается в торговую часть. Это способствует развитию торговой магистрали города, которая соединяла «Шемахинские ворота» с прибрежной частью города, сменяла направление у «Гыз галасы» и вела в сторону «Сальянских ворот». Она же соединяла и два базара, «Юхары (верхний) базар», где размещались ряды ювелиров и крупных торговцев, и «Ашагы (нижний) базар», на котором находились лавки бакалейщиков и мастерские мелких ремесленников [10, с. 149]. Улица, которая ныне именуется Большой Крепостной, была центром общественной жизни и самым оживленным местом: на ней, кроме базаров, было несколько каравансараяв, мечетей, бань. К тому же эта улица, по существу, становится основной композиционной осью средневекового города, ее главным стержнем, выделяясь среди других протяженностью и значительной шириной. Уже в плане города 1796 г. она ясно обозначалась. Однако, вполне вероятно, полное оформление и тот вид, который она имела в изучаемое время, дорога получила после 1826 г. Об этом свидетельствует предписание генерала Ермолова генерал-майору фон Краббе от 15 ноября 1826 г., в котором он, будучи в Баку после восстания в нем, давал указы относительно устройства крепости и, кроме прочего, говорил о необходимости в целях свободного перемещения военного снаряжения внутри крепости, «чтобы по крайней мере в середине города был удобный проезд... и потому надобно проложить улицы» [1, док. № 1333, с. 872]; здесь же давалось предписание инженер-подполковнику фон Тегеру (он должен был составить план предполагаемых изменений): «...предполагаю проложить одну главную улицу от одних ворот до других и ширина сей должна быть не менее 3-х саженей. На сию главную улицу выходящая боковые улицы, равно и объезд вокруг стен могут быть шириною в 2 сажени» [Там же]. При проведении в жизнь этих мероприятий предполагалась ломка домов, которые могли бы помешать при прокладке улиц (для недопущения сноса «публичных зданий» и «хороших и прочных жилищ частных людей» [Там же] допускалась кривизна улиц, т.е. главная проблема крепости в этом отношении оставалась). Генерал Ермолов одновременно с устройством дорог предполагал также сделать проезд между городскими строениями и крепостной стеной «в 2 сажени шириною для провоза орудий и вообще тягостей» [Там же]. Мера, предпринятая в связи с перманентным состоянием войны с Ираном, оказалась напрасной после заключения Туркменчайского трактата, положившего конец военному противостоянию России и Ирана. Свободная полоса земли, расположенная вдоль стен внутри крепости на всем протяжении от Шемахинских до Горных ворот (в других документах зафиксировано, что полоса составляла в ширине от крепостной стены от 4 до 5 саженей [5]), была уже не нужна для того, для чего она предполагалась. Затрагивая вопрос о мерах, предпринимавшихся властями в целях укрепления обороноспособности крепости, отметим, что они производились, начиная с конца 1807 г. Именно в этом году главнокомандующим Гудовичем был утвержден проект «о приведении крепости в лучшее оборонительное состояние», а работы начались с 27 ноября того же года. В 1809 г. были построены флешы, которые состояли из двух фасов (длиной 20—30 м каждый под тупым углом), прикрывавших Шемахинские и Горные ворота [8] с двумя подъемными деревянными мостами перед ними (каждый мост имел длины в 3 сажени, ширины — 1 1/2 сажени). В изучаемый период мост перед Горными воротами перестраивался в 1855 г., а перед Шемахинскими — в 1859 г. Промежуток между двумя стенами, составлявший 7 м, был охраняем военным ведомством. В нем была большая аллея с деревьями и кустарниками, служившая местом прогулки горожан [12, с. 18]. Другие, второстепенные улицы, прорезавшие городские кварталы во всех направлениях, были значительно уже и имели тупиковый характер.

Планы, составленные в 1796 г., 1806 г., довольно подробно фиксируют застройку Баку и его окрестностей. Группа строений, обозначенных на них непосредственно у крепости, носит название «сел. Байыршехер», т.е. «внешний город». Другая группа строений — северо-западнее первой — носит название «сел. Хальфедам». Это место соответствует нынешнему месторасположению территории в районе соборной мечети «Тазапир». Оно было известно под названием «Халифе дамы» [2, с. 293]. Предмestие города, рабад, существовало и до включения Баку в состав России, когда было решено использовать существующую структуру в качестве базиса нового закладываемого форштадта.

Уже в 1809 г. начинается составление генеральных планов крепости. На плане 1809 г. улицы форштадта, который имел форму веера, расположены лучами, радиально направленными к центру крепости, что являлось свидетельством сохранения за крепостью положения исторического ядра города [11, с. 10]. В дальнейшем застройка на внекрепостной территории шла именно в направлении Баку — Шемаха /Ширван/. Заселение форштадта усилилось, вероятно, после заключения Гюлистанского мира в 1813 г. Форштадт, как и ранее рабад, оставался местом жительства бедных слоев населения и приезжих из других мест. Вторая жизнь форштадта, если можно так выразиться, началась после разрушения его в 1826 г. во время русско-иранской войны. Именно после прекращения перманентного состояния войны между Россией и Ираном началось развитие форштадта. Надо заметить, что между крепостными стенами и самим форштадтом оставалась незастраиваемая территория в целях ненарушения оборонительной системы. На эспланадах пограничных штатных крепостей, к которым относился и Баку, в расстоянии [3] сажень от гласиса — откоса земляной насыпи — впереди наружного рва крепости, долговременного сооружения, которое возводилось для улучшения обстрела местности, маскировки и защиты укрепления, строительство не разрешалось. На форштадте за эспланадой строения должны были располагаться под афиладу крепостных ворот. Уже в отчете губернатора за 1860 г. отмечается, что «обширное пространство между крепостью и форштадтом (*т.е. на эспланаде, что*

объяснялось ненужностью его назначения) разбито уже на кварталы и улицы, и жители покупают места» [4, д. 27, л. 12 об.]. Кардинальные изменения в планировочной структуре города связаны с началом развития нефтяной промышленности в XIX веке, когда феодальный город остается в рамках крепостных стен, а новый город, созданный за его пределами, развивается по законам европейского градостроительства.

Список литературы

1. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией. Тифлис, 1866-1904. Т. VI. Ч. 1.
2. Ашурбейли С. Б. Государство Ширваншахов (VI-XVI вв.). Баку: Элм, 1983. 341 с.
3. Государственный исторический архив Азербайджанской Республики (ГИААР). Ф. 30. Оп. 1.
4. ГИААР. Ф. 45. Оп. 2.
5. ГИААР. Ф. 389. Оп. 3.
6. Рзаев Н. И. Северные ворота крепостных стен города Баку // Памятники архитектуры Азербайджана: сб. материалов. Баку: Азернешр, 1950. С. 123-127.
7. Саламзаде А. В. Архитектура Азербайджана XVI-XIX вв. Баку: Изд. АН Азербайджана, 1964. 255 с.
8. Сарабский Г. Старый Баку [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ourbaku.com/> (дата обращения: 10.11.2012).
9. Тагиев Ф. А. История города Баку в первой половине XIX века (1806-1859 гг.). Баку: Элм, 1999. 105 с.
10. Усейнов М. А., Бретаницкий Л. С., Саламзаде А.-В. История архитектуры Азербайджана. М.: Государственное издательство литературы по строительству, архитектуре и строительным материалам, 1963. 396 с.
11. Фатуллаев Ш. С. Градостроительство Баку XIX - начала XX в. Л.: Стройиздат, 1978. 215 с.
12. Цховребова Т. Из истории зеленого строительства Баку // Искусство Азербайджана. Баку: Изд. АН Азербайджана, 1956. Т. 5. 327 с.
13. Lerche J. J. Lebens und Reisegeschichte von ihm selbst beschreiben. Halle, 1791. 502 S.

HISTORICAL PRECONDITIONS OF ROADS AND TRANSPORT ENVIRONMENT FORMATION IN BAKU CITY IN THE XVIITH - THE BEGINNING OF THE XIXTH CENTURY

Farida Rauf kyzy Gasymova

Department "Architectural Construction and Monuments Restoration"

Azerbaijan University of Architecture and Construction

faridagasimova@hotmail.com

The author researches city planning situation in Baku, basing on the historical descriptions, evidence, map materials created during the period from the XVIIth till the XIXth century, and pays special attention to the geographical location of Baku, the climatic features that affect street network construction, as well as the political and economic aspects that are central for the creation and formation of the city transport environment.

Key words and phrases: transport environment; street network; transport arteries; highway; relief; planning structure.

УДК 930

Исторические науки и археология

Статья раскрывает представления о последствиях российско-чеченского конфликта, озвученные в работах американских и британских исследователей. Впервые в рамках изучения западной историографии войны в Чечне анализируются основные блоки предполагаемых и фактических последствий конфликта как для российской, так и для чеченской сторон. Отдельное внимание уделяется рекомендациям, предложенным западными исследователями по урегулированию конфликта в Чечне, выдвигаются предположения об их возможной эффективности.

Ключевые слова и фразы: американская историография; британская историография; российско-чеченский конфликт; руссификация; чеченский сепаратизм; урегулирование конфликта.

Анна Васильевна Горбанева

Волгоградский государственный университет

gorbaneva84@yandex.ru

АМЕРИКАНСКАЯ И БРИТАНСКАЯ ИСТОРИОГРАФИЯ О ПОСЛЕДСТВИЯХ ВОЕННОГО КОНФЛИКТА В ЧЕЧНЕ®

В контексте объявленного 15 апреля 2009 года окончания режима контртеррористической операции в Чечне перед Российской Федерацией встала задача построения новых отношений с населением послевоенной республики. Одной из принципиально важных составляющих данного процесса является создание