

УДК 911.375/711.4

А. В. Левченко

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ КЁНИГСБЕРГА
(СОВРЕМЕННОГО КАЛИНИНГРАДА) В XIX ВЕКЕ:
НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ И ОСОБЕННОСТИ**

5

Балтийский Федеральный университет им. И. Канта, Калининград, Россия

Поступила в редакцию 18.02.2026 г.

Принята к публикации 29.03.2026 г.

doi: 10.5922/vestniknat-2026-2-1

Для цитирования: *Левченко А. В. Градостроительное развитие Кёнигсберга (современного Калининграда) в XIX веке: нормативные акты и особенности // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные науки. 2026. №2. С. 5 – 22. doi: 10.5922/vestniknat-2026-2-1.*

На XIX в. в Европе в целом и в Пруссии в частности пришелся период формирования на государственном и местном уровнях законодательной базы градостроительства как предтечи современного пространственного планирования. От изначального выборочного регулирования городской застройки (противопожарные меры и т.п.) к началу XX в. был пройден путь создания нормативных рамок управления городским развитием. В тоже время нет четкого понимания, какие процессы и правила оказали влияние, хоть и частичное по причине событий Второй мировой войны, на формирование облика современного Калининграда. Рассмотрены факторы, повлиявшие на городскую застройку, дана оценка городского развития с точки зрения градостроительного планирования (предельные параметры застройки, функциональное зонирование и т.п.), действовавшие нормативные акты застройки, применяемые актуальные концепции. Проанализирован баланс между общественным интересом в лице муниципалитета и частным, представленным застройщиками.

Ключевые слова: градостроительство, городское развитие, Кёнигсберг, Калининград, нормативные акты

В исследовании применен комплексный подход с историко-правовым анализом нормативных актов (1794–1899), картографический метод, статистический анализ (демографические данные, плотность застройки). Модель исследования выстроена на хронологическом прин-



ципе с выборочным анализом конкретных районов и объектов. Данные базируются как на архивных источниках, сборниках нормативных актов, так и на фундаментальных исторических трудах.

Один из важных этапов городского развития Кёнигсберга (современного Калининграда) пришелся на вторую половину XIX в., когда городская ткань приобрела многие характерные черты типичного европейского города. В тоже время до середины XIX в. Кёнигсберг как урбанизированная территория представлял из себя неоднородную структуру. Наряду с плотно застроенным центром из трех исторических городов при возведении первого вального кольца в первой трети XVII в. в городскую территорию были включены пригороды (слободы или «фрайхайты»), продолжавшие сохранять свой сельский патриархальный облик на протяжении столетий. Центральная же часть города в условиях окружающего ландшафта в виде береговой террасы, поймы реки Прегель и т. п., являла собой с момента образования ортогональность гипподамовой сетки. Налицо классическое средневековое «соревнование» владельца (власти) и собственников (жителей). В первую очередь работают факторы не архитектурно-планировочные, а фискальные, то есть рентный подход к участкам, которые практически полностью застраиваются. Например, общественный центр города у стен замка (Альтштадт) образован расширением одной из центральных улиц в площадь.

6

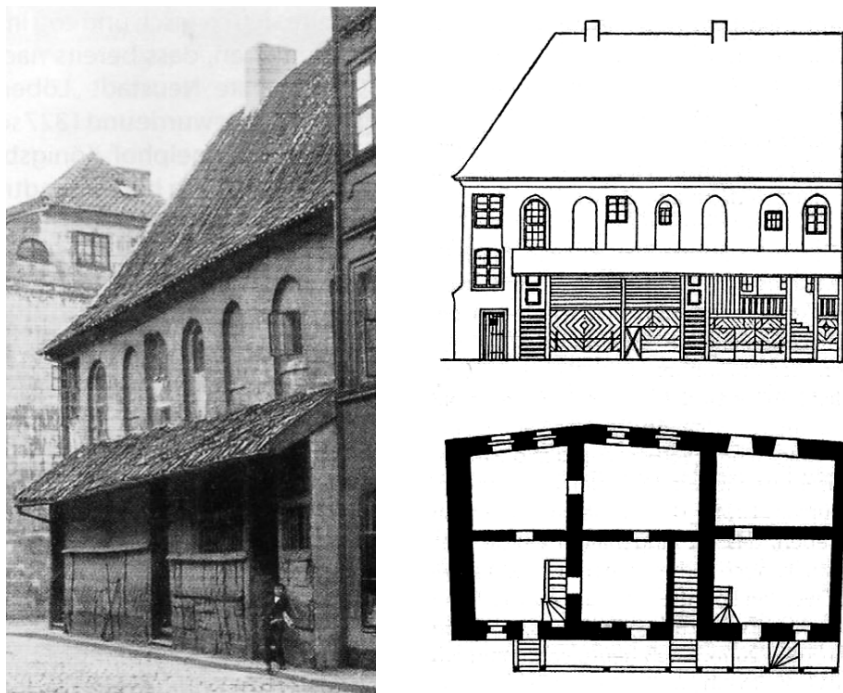
Существует мнение, что «оптимальным размером города считался удобный для пешего хода радиус в 250 м от центральной площади и ратуши. При превышении его принято было закладывать у стен следующий законченный по композиции город, со своим торгом и своим правом» [2]. Однако, по нашему мнению, дело обстоит намного проще, когда размеры и привилегии поселения фиксировались в грамоте о городском самоуправлении, что при увеличении числа горожан и нехватке свободных площадей приводило в последующем к образованию как новых поселений с городскими правами, так и городских слобод и пригородов.

Существуют некоторые строительные уложения, однако реальные действовавшие параметры применительно к трем первым городам отсутствуют. Согласно картографическому анализу, осуществилась квартальная застройка на 10–15 домов или больше. Для Кёнигсберга средняя ширина участка составляла две руты (8,64 м). В глубину же участки были намного длиннее: от 7,20 до 21,50 м. Со временем первоначально выделенные или приобретенные владения бюргеров дробились, превращаясь из «целых дворов» в «половинные» (полная глубина при половине ширины по фасаду), и так называемые *Buden* (фасад выходит на переулок, длина не более половины «целого» участка). Как было сказано выше, коэффициент застройки участков достигал максимальных значений. Высота уличных фасадов домов до карниза не более 30 футов (8,64 м), то есть три этажа. Все что выше — отдельное дозволение магистрата [2].

Правила относительно соседних построек были сформулированы столь же расплывчато, как и в основополагающем документе средневековья «Саксонском зеркале» (*Sachsenspiegel*, 1230): «В целом каждый имеет право строить на своем участке так близко к границе и так высоко, как он считает нужным. Однако если окна соседа, перед которыми должно

вестись строительство, существуют уже десять лет или более, а помещения, в которых они расположены, получают свет только с этой стороны, то новое здание должно быть вынесено достаточно далеко, чтобы сосед все еще мог видеть небо из закрытых окон нижнего этажа» [3].

Некоторое представление о типичном средневековом здании нам дает дом на Höckerstraße 10 — последний средневековый дом (около XV в.), выявленный в 1897 г. Адольфом Бёттихером¹ и снесенный в 1911 г. (рис. 1).



7

Рис. 1. Дом на Höckerstraße 10 [8]

Некоторые выводы о планировке города, хоть и довольно схематические, можно сделать, основываясь на первом плане Кёнигсберга некоего

¹ Адольф Бёттихер (Adolf Bötticher, 1842–1901) в 1865–1868 гг. обучался в Берлинской строительной академии и после практической работы стал архитектором на государственной службе. С 1877 г. был техническим помощником в Берлине. В 1879–1882 гг. вместе с Петером Валле издавал «Еженедельный журнал для архитекторов и инженеров». В 1886 г. получил задание описать все значимые архитектурные и художественные памятники Восточной Пруссии; в 1891 г. назначен провинциальным реставратором. За удивительно короткий срок и без какой-либо систематической подготовительной работы опубликовал труд «Архитектурные и художественные памятники провинции Восточная Пруссия» (1892–1898) в восьми томах, который в настоящее время обладает значимой ценностью на фоне катастрофических потерь в результате второй мировой войны [12]. Более детально с по этому вопросу см.: [1].

Йоахима Беринга (Joachim Bering) из городка Барт в Померании (издание Braun/Hogenberg 1581). Однако более детальную картину городской застройки показывает карта¹ Валериана Мюллера (I. T. Valerius Müller) 1815 г., на которой четко прослеживаются характерные на тот момент особенности городской ткани. Во-первых, для города была типичной очень плотная, сплошная застройка улиц и кварталов исторического центра. Во-вторых, застройка в слободах Трагхайм, Росгартен, Форштадт, Нойе Зорге, Закхайм была линейная, рыхлая, сконцентрированная только вдоль нескольких, чаще двух-трех главных выездных улиц. Характер и жизненный уклад жителей этих городских районов был типичным для малых городов Восточной Пруссии, которые имели специальный термин – *Ackerbürgerstadt*, то есть поселение с городскими правами, жители которого, однако, продолжали заниматься в дополнение к своему основному ремеслу огородничеством, садоводством и т. п.

Максимально плотная застройка исторического центра со дворами внутри участков минимальных размеров хорошо прослеживается на примере Кнайпхофа (городские права с 1323 г.), расположенного на острове (рис. 2).



Рис. 2. Застройка Кнайпхофа (часть карты Мюллера 1815)

Такие важные градостроительные элементы как общественные пространства и доминанты городской застройки хорошо просматриваются на примере другого исторического города – Лёбенихта (городские права с 1300 г.), в роли которых выступали рыночные площади, открытые пространства вокруг церквей и т. п. (рис. 3).

¹ Примечательна отдельная вкладка с детализацией наиболее опустошительных пожаров 1769, 1775, 1807 и 1811 гг.



Рис. 3. Лёбенихт на карте Мюллера (1815)

В то же время берег Замкового пруда, на который выходили тылы участков, полностью исключен из общественного использования. В южной слободе (Ближний Форштадт), на левом берегу реки Прегель, хорошо виден Цугтрабен (ранее просто «канал», прорытый в 1520 г. жителями Кнайпхофа в связи с угрозой нападения поляков) с насыпными дамбами и подъемным мостом между Ближним и Дальним Форштадтом. Примечательны пепелища опустошительного пожара 14 июня 1811 г. на Ближнем Форштадте и Кнайпхофе, когда сгорело 144 дома, 134 шпайхера и с ними 1,62 млн шеффелей зерна. Ущерб составил 13 млн талеров. Обломки и мусор пожарища использовались для отсыпки новой территории под застройку и устройство дамб для прокладки улиц на изначально сильно заболоченной местности (рис. 4).

В целом можно сделать вывод, что по состоянию на первую половину XIX в. градостроительное регулирование, входившее в компетенцию государства, имело односторонний характер в первую очередь в сторону соблюдения мер противопожарной безопасности¹. Именно на предотвращение пожаров и были направлены нормативные акты, связанные с современной точки зрения с градостроительной деятельностью. Основной составляющей городской застройки была не эстетическая функция (за это отвечали общественные здания, церкви, дворцы знати и т. п.),

¹ В 1723 г. королем Фридрихом Вильгельмом I было основано *Кёнигсбергское общество страхования от пожаров*. Данное учреждение в последствие объединилось с шестью другими краевыми обществами в одно под названием *Восточнопрусское страховое от огня общество (Ostpreußischer Feuerversicherungsgesellschaft)*. В 1908 г. путем слияния с *Генеральным обществом страхования от пожара Восточно-прусского ландшафта* образовалось *Провинциальное общество Восточной Пруссии*.



не удобство жилья, а недопущение пожаров и их последствий. Другие задачи градостроительства (планировочная, зонирование) также носили второстепенный характер.

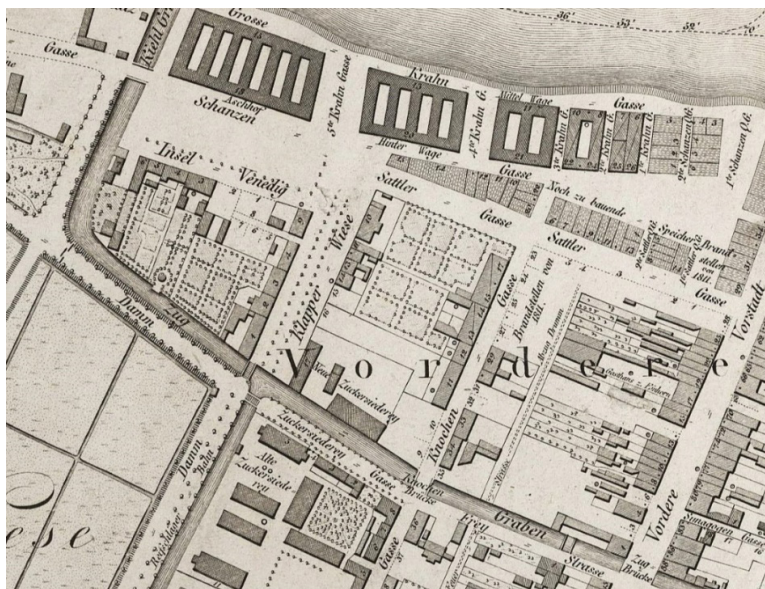


Рис. 4. Ближний Форштадт (фрагмент карты Мюллера)

Нормативная база на тот момент была представлена письменным Строительным кодексом, который был принят в Пруссии в 1794 г., в рамках **Общего земельного закона** (Allgemeiner Landgesetz). Документ действовал до 1900 г., когда он был заменен на Гражданский кодекс. Но даже в нем правила одного из важнейших градостроительных нормативов, а именно предельные значения удаления зданий друг от друга, были сформулированы расплывчато. Так согласно § 15 «Прусских королевских противопожарных правил столичного города Кёнигсберг» (Берлин, 3 июля 1770 г.) все новые здания, будь то жилые дома, склады или хозяйственные постройки, возводимые с нуля, должны быть по уличной стороне одинаковой высоты и по бокам иметь брандмауэры [9]. Недостаточность противопожарных мер подтверждает тот факт, что городская пожарная стража была основана только в 1859 г.

По своей структуре город имел черты скорее средневекового, чем города нового времени. Так, в качестве примера отставания в планировочном развитии от других городов можно привести случай неиспользованных возможностей при восстановлении Лёбенихта после пожара 1764 г., когда сгорело 369 домов и 49 шпайхеров, погибло 27 чел., ущерб составил 4–5 млн талеров. Король Фридрих II выделил помощь в сумме более 200 000 талеров, которых оказалось недостаточно, поэтому восстановление пошло по самым экономным и упрощенным вариантам, часто с использованием при строительстве новых зданий старых фундаментов. Это привело к «замораживанию» средневековой уличной сетки из искривленных, запутанных переулков. Одновременно не произошло изме-



нение и внешнего вида зданий в русле модернизации и новых течений в архитектуре. Большинство участков Лёбенихта представляло собой небольшие частные пивоварни, где дом выходил на уличный фронт узким фасадом, а вглубь участка уходил вытянутый, длинный двор, что делало их в таком заново отстроенном виде малопригодными для проживания.

Плотность и количество населения по городским частям была неоднородна. На первом месте по численности стояла Альтштадская часть, расположенная под южной стеной замка (табл. 1).

Таблица 1

Сводная численность жителей Кёнигсберга на 1814 г. [11]

11

Территория	Гражданские	Военные	Всего
Альтштадт	22 179	1 171	23 350
Лёбенихт	16 734	1 094	17 828
Кнайпхоф	14 836	462	15 298
<i>Всего в Кёнигсберге</i>	53 749	2 727	56 476

Всего в пределах черты города по состоянию на 1825 г. имелось 6383 здания, из них 4127 — частных домов, 1662 — хозяйственных построек и сараев, 421 фабричное здание, мельницы и шпайхеры [11].

Ситуация начала изменяться с началом XIX в., когда стала формироваться новая нормативная база, как на государственном (строительные предписания, законы), так и на местном уровне (правила и статуты). Так, 19 ноября 1810 г. в Пруссии была проведена реформа городского самоуправления (*Ordnung für sämtliche Städte der Preußischen Monarchie*), на основе которой было разработано Кёнигсбергское строительное уложение от 28 октября 1811 г. (в редакциях от 1 февраля 1857 г. и 10 августа 1872 г.). Начался период формирования нормативно-законодательной базы будущего градостроительства и управления городским развитием. Учитывая, что строительный надзор находился в ведении государства в лице его представителя — полицай-президента — неудивительно, что потребовалось некоторое время для разработки Закона о полицейском управлении (11 марта 1850 г.).

Однако это не означало, что государство упустило бразды правления в этой важной сфере. Так, среди довольно различных, но всеобъемлющих областей регламентирования¹, указанных в «Справочнике важнейших полицейских правил для города Кёнигсберг» за 1836 г., есть и сугубо

¹ Регламентировано было все в духе германского «орднунга» (порядка): регистрация жителей и прибывших, в особенности иудейского вероисповедания, обращение с умершими, контроль за употреблением опасных для жизни еды и жидкостей, за бродячими собаками, санитария и гигиена, уборка снега и льда с улиц, забота о благопристойности, контроль рыночной торговли, весов и акцизов (расфасовка коровьего масла в 1 фунт, полфунта или $\frac{3}{4}$ фунта с обозначением; за нарушение — конфискация в пользу медучреждений), обращение с огнем, работа огнеборцев, огородничество, охота и рыболовство, ярмарки, ремесло, увеселительные заведения, театр, книготорговля, реклама, рестораны и прочие заведения, церкви и школы, правила судоходства и складирования грузов [14].



градостроительные. Например, обустройство тротуаров, то есть части улицы, предназначенной исключительно для пешеходов. Если ширина улицы равнялась 30 футам, то она должна была иметь по обеим сторонам вымостки для пешеходов. Если же установленная ширина проезжей части равнялась 18 футам, то допускались тротуары по 6 футов. При большей ширине улицы размеры увеличивались пропорционально. При ширине улицы менее 30 футов тротуары делались в 3–4 фута¹ [12].

В целом XIX в. — это время разработки и утверждения документов строительного регулирования различного содержания и направленности в условиях зарождающейся с 1830-х гг. индустриализации, с одной стороны, и попытки государства реагировать на происходящие изменения, с другой стороны. Для понимания запутанности и сложности нормативной базы примечателен тот факт, что только в Пруссии на момент образования рейха в 1871 г. действовало около 300 различных уложений (Закон «Об общем земельном управлении» от 30 июля 1883 г.).

В 1860 г. были приняты провинциальные **Строительные уложения правительственного округа Кёнигсберг** (Bauvorschriften des Reg.-Bez. Königsberg von 31. Mai 1860) (вторым в провинции на тот момент был правительственный округ Гумбиннен) в отношении всех городов за исключением трех: Кёнигсберга, Мемеля (Клайпеды) и Алленштайна (Ольштына)². И опять это в большей степени были противопожарные меры, как то: регулирование у всех новостроек для эффективной работы пожарной команды дворового пространства (минимум в 17 футов по длине и ширине) с недопущением уменьшения существующих дворов меньше данных размеров; категорический запрет на строительство сараев; обязательное наличие брандмауэров. Или же регламентировались санитарно-гигиенические вопросы: заселение готовых квартир не ранее девяти месяцев после окончания строительных работ³.

В 1875 г. выходит важнейший документ — Закон «Об устройстве и изменении улиц и площадей в городах и сельских поселениях» от 2 июля, или как его еще называют «Закон о красных линиях». Несмотря на свою чисто бюрократическую суть процедурного акта, закон стал краеугольным камнем по регулированию застройки вплоть до унификации законодательства в 1919 г. Именно он развязал руки частным застройщикам, с одной стороны, превратив новые кварталы с застройкой многоквартирными домами (так называемой Mietskasernen — съемные казармы) в близкую местность. С другой стороны, закон унифицировал строительные правила застройки. К важнейшим показателям можно отнести следующие:

¹ Первое упоминание о тротуаре неустановленной ширины в Кёнигсберге относится к 1816 г. на улица 3. Fließstraße (3-я Ручейная улица) [13].

² Для Мемеля такое уложение было принято 12 июня 1855 г. и для Алленштайна — 27 декабря 1898 г.

³ Примечателен запрет на так называемые гаргульи, то есть желоба, отводящие с крыш дождевую воду на большой высоте прямо на тротуар, а также на деревянные, висящие под обшивкой крыши желоба и деревянные ливневые стояки при условии их ликвидации в течение двух лет.



- границы улицы образуют, как правило, одновременно и красную линию застройки, то есть границы, выход за пределы которых запрещен;
- к понятию «улица» относятся проезжая и пешеходная части;
- необходимость наличия планов застройки.

При установке красных линий исходили из потребностей движения, пожаробезопасности и общественного здоровья без указания предельных параметров.

К нормативным актам в отношении Кёнигсберга можно отнести несколько положений, а именно:

- Полицейское уложение в части прокладки новых улиц в Кёнигсберге от 13 августа 1884 г.;
- Строительное уложение для города Кёнигсберг от 10 марта 1887 г., редакция 1898 г. [7];
- Строительное уложение для пригородов Кёнигсберга от 29 марта 1899 г. (Polizei-Bauordnung für die Vororte Königsbergs);
- местные статуы и правила.

Основным градостроительным документом для Кёнигсберга стало **Строительное уложение**¹ от 10 марта 1887 г. (Bauordnung für die Haupt- und Residenzstadt Königsberg), в котором примечательны установленные предельные значения: ширина улицы (12 м), доля застройки, размеры внутренних дворов, высота и количество этажей, а также сделан упор на границы участков и линии застройки.

Важным элементом стала, например, доступность прохода по тротуарам (обеспечение движения при ширине минимум в 2 м). Не разрешалось устройство балконов и эркеров на улицах шириной до 12 м. На более широких улицах последние должны находиться на высоте 4,5 м над тротуаром и выносом не более 1 м. В этом же ключе продолжилась «битва» против террас или пристроек, выходящих на преимущественно неширокие улицы с узкими и высокими по фронтому домами. Проблема заключалась в том, что еще с XIV в. в Прибалтике широкое распространение получили такого рода приподнятые пристройки со стороны улицы перед входом в здание. Они снабжались либо перилами, либо кирпичными косоурами, либо уже полностью перестроенными высотой до 3 м. Первоначальное предназначение пристроек данного типа заключалось в защите входа в дом и первого этажа от наводнения. Наиболее интересные и значимые с архитектурной точки зрения пристройки были возведены в эпоху Возрождения (в Кёнигсберге с конца XVII в.) из декорированного песчаника или оштукатуренного кирпича².

Еще в 1700 г. необходимость расширения улиц привела к составлению первого плана красных линий, по которому каждый новый построенный дом должен был отступать вглубь участка на два фута. Однако еще в 1830-х гг. в распоряжениях магистрата упоминается нарушение красных линий пристройками. Решительная борьба с ними за расширение проезжей и пешеходной частей улицы с ростом интенсивности

¹ В Берлине такой документ приняли на тридцать лет раньше – в 1853 г.

² Оригинальное название – Wolme, Podeste, Beischlag. Наиболее известны сохранившиеся подесты на Морской улице Гданьска (Frauengasse, Danzig).



движения продолжилась с конца 1860-х гг., когда их стали ломать. Были сохранены наиболее примечательные с художественной и архитектурной точки зрения подесты.

Интересное замечание по этому поводу оставил Фабер в 1839 г.: «В целом картина не представляет собой образ как ни старого, так и не нового города. Несмотря на то, что почти на каждой улице ощущается дух старины, уже примечательны как переход к современности, так и перемены в сторону чего-то нового и лучшего. Отсюда и актуальная проблема уличных закоулков, когда предпринимаются попытки убрать пристройки, входные лестницы и т.п., которые ранее были ошибочно допущены в отношении красных линий улиц, и сделать таким образом улицы шире. Это уже оказалось очень успешным на некоторых улицах старого города: Кнайпхоф, Мюнцштрассе и т.д. Только Кнайпхофская Длинная будет сохранена в ее старонемецком стиле с “подестами”» [10, с. 94].

14

Как следствие общего Закона «Об устройстве и изменении улиц и площадей в городах и сельских поселениях» 1875 г. в кёнигсбергских правилах был зафиксирован такой важный в градостроительстве предельный показатель, как высота зданий по фронту улицы. Причем на первый план выходили не такие элементы городской среды как эстетичность, гармония градостроительного ансамбля или доминанты, а прежде всего пожаробезопасность (но в центре внимания не соседние дома, которые теперь имели брандмауэры, а угроза обрушения фасада при пожаре в сторону улицы, когда он не должен затронуть противостоящий дом) и неидеальные санитарные условия (недостаток воздуха и света) при возросших показателях плотности застройки и скученности жителей. Одновременно вышеуказанный закон 1875 г. предусматривал постройку всех новых зданий непосредственно на границе участка, чтобы таким образом образовывать единообразную красную линию. Угловым зданиям были сделаны послабления: разрешенная высота более широкой улицы действовала и для боковой, более узкой, улицы на протяжении 15 м.

Предельная этажность боковых и дворовых флигелей была установлена не более четырех этажей, включая мансардный этаж, во фронтальных флигелях — не более пяти этажей, предназначенных для постоянного проживания людей. Высота жилых помещений — минимум 2,80 м на всех этажах. Для антресолей и чердаков, которые не являются отдельной квартирой, а частью таковой, допускается высота по просвету 2,25 м. Кёнигсбергские дворы к выгоде застройщиков были застроены по максимальным допустимым показателям, а именно на $\frac{3}{4}$, на угловых участках даже до $\frac{4}{5}$. Минимальные предельные размеры дворового пространства без навесов и пристроек на участке должны были составлять минимум 40 м² при наименьшей длине или ширине участка, оставляемого не застроенным, не менее 5 м.

В 1884 г. выходит Полицейское распоряжение «О прокладке новых улиц в Кёнигсберге» (Polizeiverordnung betreffend die Herstellung neuer Straßen zu Königsberg vom 13. August 1884), в котором особое внимание уделено как раз самим улицам. В частности, улице, на которой планируется возведение жилых домов, следует считать готовой для общественного движения и застройки, если:

- 1) ее ширина составляет не менее 12 м;



2) продольный уклон проезжей части не превышает 1:40. Более крутой уклон до 1:30 допускается только при имеющихся значительных технических трудностях;

3) проезжая часть вымощена булыжником, цементным или тесаным камнем или иным способом, одобренным полицейским управлением и муниципальными властями, ширина составляет не менее 8 м;

4) ливневые желоба имеют уклон минимум 1:300 и ширину в 0,30 м, вымощены цементным камнем лучшего сорта или тесаными квадратными камнями;

5) тротуары по обеим сторонам шириной не менее 2 м.

К этому времени город активно развивал свою коммунальную инфраструктуру: прокладывался водопровод, канализация, заработала городская электростанция и газовый завод, поэтому уже заранее предусматривалась прокладка всех отводов и подводов и мощность производилось после прокладки газо- и водоснабжения со всеми ответвлениями и установкой требуемого количества уличных фонарных столбов для освещения [9].

Данные требования к улицам были еще раз продублированы в локальных статутах и строительных уложениях, например, «О строительстве улиц и возведении на них зданий» от 18 июня 1895 г.:

«§1. На улицах, которые еще не приспособлены согласно строительным правилам для общественного движения и застройки, и согласно Полицейским правилам от 13 августа 1884 г. не соответствуют свойствам городских улиц под застройку, то есть не имеющие гравийного или твердого покрытия проезжей части, тротуаров и ливневых каналов, запрещено строительство любых зданий.

§3. Строительство новых дорог требует одобрения постановлением муниципалитета.

До выдачи разрешения должен быть выполнен на местности план красных линий для улицы» [9].

Как было указано в таблице 1 «Сводная численность жителей на 1814 год», в городе насчитывалось в то время 53749 жителей. Но уже в 1835 г. при общей численности городского населения в 67722 жителя наблюдались ярко выраженные уплотнения в городской ткани (табл. 2).

Таблица 2

Сводная численность жителей на конец 1835 г. [10]

Территория	Гражданские	Военные	Всего
Альтштадт	25 649	819	26 468
Лёбенихт	19 654	1009	20 663
Кнайпхоф	17 838	748	18 586
<i>Всего в Кёнигсберге</i>	63 141	2576	65 717
Сельские полицейские округа	2005	—	2005

В 1835 г. при общей численности городского населения в 67722 жителя, наблюдались ярко выраженные уплотнения в городской ткани. В центральной, Альтштадтской, части проживало $\frac{3}{5}$ всего населения (26468 чел. или 39,4%). Так, среди 15 ее участков самым густонаселен-



ным был центр — участок Альтштадского рынка (2994 чел. или 11,3%), участок Дровяного переулка (2899 чел. или 10,95%) и расположенный к северу от замка так называемый Ручейный участок¹ (2515 чел. или 9,5%). В Кнайпхофской городской части из десяти участков это участок Кнайпхофской ратуши (2763 чел. или 14,9%) и Оберхаберберга (район нынешней ул. Богдана Хмельницкого) (2634 чел. или 15,9%). В Лёбенихтской городской части это Ближний Закхайм (район Московского пр-та) (2770 чел.), Нового рынка (2792 чел.).

Таким образом, к третьей четверти XIX в. как в целом в Германии, так и в Кёнигсберге были сформированы рамочные условия нового этапа градостроительства и городского развития в виде нормативно-законодательной базы. К числу предпосылок добавился и внешний фактор, а именно общий экономический подъем, начавшийся после объединения Германии в 1871 г. (так называемый период грюндерства). Кёнигсберг, как и все прочие крупные центры страны, стал активно застраиваться, появилось большое количество промышленных предприятий, развивалась коммунальная инфраструктура. Городское население в 1871—1890 гг. каждые пять лет увеличивалось на 7—15%: в 1871 г. — 112092 чел.; в 1871—1875 гг. — 10544 чел. (9,4%), в 1875—1880 гг. — 18273 чел. (15%); в 1880—1885 гг. — 10242 чел.; в 1885—1890 гг. — 10515 чел. В целом во 2-й половине XIX в. население в 2,5 раза, с 74000 (1850), до 189483 (1900) [5].

Возникшая таким образом жилищная проблема, наряду с потребностью в новых промышленных площадках для индустриализации требовала решения, которое, однако, было затруднительным, так как город все еще оставался в плену у военных, окруженный оборонительным вальным кольцом. Территория города оставалась неизменной по своей площади с середины XVII в. — 20,34 км². Поэтому городским властям ничего не оставалось делать, кроме как идти на уплотнение городской ткани, благо свободные территории были. Так возникли новые городские кварталы периода грюндерства, в первую очередь на слободах Трагхайм, Нойе Зорге, Закхайм, Ближний и Дальний Форштадт, там, где имелись свободные территории. На Трагхайме возник новый городской район с улицами Dohnastraße, Schönstraße, Henschestraße (район нынешних ул. Пролетарская, Сергеева), выстроенный в 1889—1895 гг., что вызывало у современников если не восторг, то гордость за свой город, который преображался, терял средневековые оковы и родимые пятна (огороды, кривые проулки, узкие и длинные участки и т. п.): «К югу от Дома стрелков находится совершенно новый район, застроенный за последние шесть лет и несущий в себе облик и характер зданий современных городов» [5].

В качестве примеров застройки в Закхайме, в его восточной части, могут служить Heidemannstraße; в Ближнем Форштадте — Kaiserstraße (1895, ул. Краснооктябрьская), Schnürlingstraße (Парусная улица),

¹ Fließ-Bezirk — район трех улиц, которые назывались 1-я, 2-я и 3-я Ручейная улица (район современных ул. Профессора Севостьянова, Ленинского пр-та, ул. Подполковника Иванникова).



Selkestraße; на Хаберберге — Hippelstraße, Moltkestraße; на острове Ломзе — улицы Hinter-Lomse (1910) (рис. 5), Kurfürstendamm; в Нойе Зорге — это Steile Gasse (часть ул. Грига), Prinzenstraße.



17

Рис. 5. Улица Hinter-Lomse

В качестве примеров можно привести только некоторые участки проезжей и пешеходной части улиц. Например, современная ул. Грига (ее северная часть от ул. Фрунзе, бывшей Королевской), бывшая Augustastraße¹, которая была застроена в 1890-х гг., вместе с более старой улицей Steile Gasse.

Характерной чертой для этого нового вида застройки в архитектурном плане стала пропаганда стиля итальянского ренессанса (с ориентацией на его северную разновидность) в качестве «национального» со значительным использованием элементов оформления римской античности [6]. Сами здания очень однообразны и монотонны, с минимальным количеством фасадных элементов, часто массового фабричного производства. С градостроительной точки зрения застройщики стремились к максимальному использованию участка в рамках существовавших ограничений. Если эркер был разрешен со второго этажа с выступом на 1,3 м и шириной на $\frac{1}{3}$ фасада, то так и выполнялось. Если обустроивался проезд внутрь двора, то он соответствовал минимальным предписаниям: 2,30 м в ширину и 2,80 м в высоту. Социальные реформаторы, градостроители, гигиенисты и коммунальные политики начиная с 1889 г. требовали общего имперского закона, делавшего бы жилищные условия более комфортными благодаря большему количеству света и воздуха. Лобби влиятельных домо- и землевладельцев, однако, всячески этому препятствовало. Так возникли «современные кварталы улиц» со сплошной застройкой по красной линии, практически без озеленения, с архитектурной точки зрения монотонные и однообразные (рис. 6).

¹ Названа в честь супруги императора Вильгельма I.

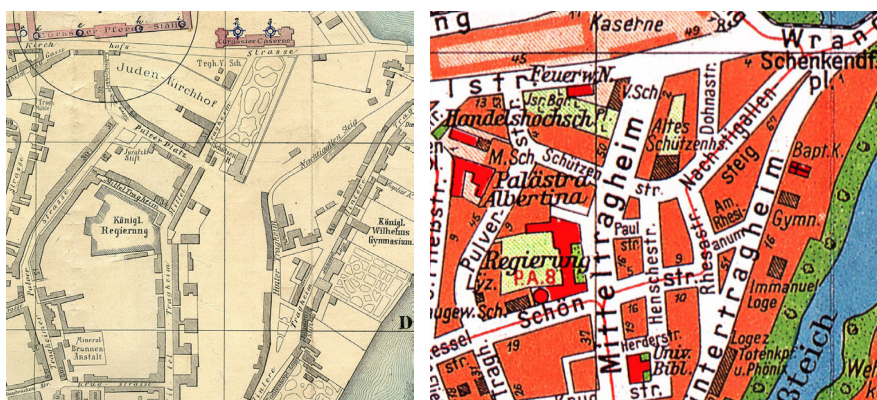


Рис. 6. Изменение городской застройки района Трагхайм

В то же время при невозможности отчуждения участков у собственников (закон Адикеса будет принят только в 1902 г.¹), муниципалитет был ограничен в средствах, и мог осуществлять только прямой выкуп или обмен участками для создания общественных пространств различного назначения или изменения планировочной структуры.

По состоянию на 1890 г. площадь застройки составила 219 га, насчитывалось 5378 домовладений, из которых 4957 были жилыми. На участках имелось 10903 зданий, из которых 6021 считались жилыми. Плотность застройки показывает генезис — наибольшие показатели зафиксированы вокруг исторической доминанты, замка, в Альтштадте (на 1 га 20—25 жилых зданий) и Штайндамме (15—20 на 1 га). Районы с 10—12 зданиями на 1 га — это прилегающие к Замковому пруду районы (Burgkirchenplatz), парадная Королевская улица с многочисленными общественными зданиями, улица Йорка, ремесленный Оберхаберберг с его переулками, Скотный рынок (Viehmarkt), район с сельским характером Альтер Гартен на юго-западной окраине.

Городская территория внутри вального укрепления составляла 511 га. Вместе с водными объектами Прегели (около 40 га) и Замковым прудом (около 10 га) — всего 561 га. За пределами вала 51 га относились к району Нассер Гартен [5].

Плотность населения в 1890 г. соответствовала показателям плотности застройки. Так, например, максимальное значение наблюдалось в фешенебельном районе Штайндамм (ул. Вагнера, Штайндамм, Трагхаймская Пороховая) — более 400 жителей на 1 га; за 50 лет показатель вырос в 3,5—4 раза (в 1837 г. — 100—150 жителей на 1 га). Сопоставимая плотность наблюдалась на пролетарском Верхнем и Нижнем Хаберберге (современные ул. Багратиона и Хмельницкого) с их многочисленными переулками вплоть до берега реки на востоке (в 1875 г. — только 150—200 на 1 га). Похожим по концентрации населения был и район

¹ Lex Adickes — закон о расширении городской территории и отчуждении зон, названный по имени его разработчика обер-бургомистра Франкфурта-на-Майне Франца Адикеса (1846—1915).



Burgkirchenplatz, Королевская и улица Йорка (350—400 жителей на 1 га). Также значительно уплотнились Лаак, Новый Росгартен, улица Коперника, Обер-Рольберг, территория между улицей Трагхаймской Пороховой и Замковым прудом, а также между Замковым прудом и Королевской улицей (250—300 жителей на 1 га). В то же время произошло закономерное снижение плотности в центре города: в Альтштадте в 1875—1890 гг. с 400 и более до 350—400 жителей; на острове Кнайпхоф на одном гектаре проживало 200—250 чел., в Лёбенихте (район Нового рынка), на Закхайме — 300—350.

Одновременно город готовился к расширению своей территории, приняв в 1899 г. Строительные правила для пригородов Кёнигсберга (*Polizei-Bauordnung für die Vororte Königsbergs 1899*), в которых снижены предельные параметры застройки¹. Интересен тот факт, что в большом масштабе город поглотил указанные пригороды только в 1905 г.², хоть некоторая часть их территории и находилась под юрисдикцией полицай-президиума Кёнигсберга, который отвечал за строительство. Отдельное положение было необходимо для перспективного растущего освоения пригородов, однако сначала были приняты временные изменения или дополнения к существующим актам. Город буквально задыхался в своих границах.

В этом документе впервые заходит речь о функциональном зонировании, обязательном элементе современного градостроительства: для пригородов к западу от города в пределах линий шоссейной дороги Кёнигсберг-Кранц, железнодорожной линии на Пиллау указано целевое предназначение отдельных участков. На протяжении своего развития ремесло в городе размещалось вместе с жилыми постройками и даже с началом индустриализации, которое, естественно, в Пруссии и в Кёнигсберге происходило значительно позже, чем на родине промышленной революции, в Англии, первые фабрики и заводы размещались в городе, внутри оборонительного кольца. Так, например, поступили основатели машиностроительного завода и литейного производства компании «Union-Gießerei» Лаубмайер и Дульц, выкупив в 1833 г. за 5500 талеров участки Оберлаак №3, 4, 5 (ранее Штайндамм 700) (рис. 7)³.

¹ Это вновь в большей степени были нормы противопожарной безопасности: ширина улиц, материал зданий, расстояния между постройками, предельные значения застройки участков.

² Расширение городской территории до начала XX в. было очень незначительным: 22.12.1885 г. у военного ведомства была выкуплена небольшая территория, прилегающая внутри вального укрепления к Хуфену, Каролиненхофу и Ратсхофу; 06.03.1891 г. — 8,61 га выкуплены в южных пригородах Авайден и Розенау; 22.02.1895 г. — 2,49 га в Розенау; 12.03.1897 г. — 0,97 га в Розенау и 0,23 га в Мюленхофе, а также 03.06.1898 г. в Амалиенау перед городскими воротами к западу от города Нойе Бляйхе выкуплен г. Холлендербаум на Хольштайнском бечевнике.

³ На участках имелось 12 квартир с садами и увеселительными беседками. На 1835 г. строения оценены в 20710 талеров, застрахованы от пожара. Позже под жильё для работников был приобретен участок Оберлаак №2 у Карла Фридриха Борна за 200 талеров [4].



Рис. 7. Завод «Унион» [4]

Вплоть до начала XX в. завод размещался в непосредственном соседстве с жилыми кварталами, общественными и частными зелеными зонами, парками и т. п.

В то же время для пригородов Кёнигсберга, не было указаний, как прокладывать улицы. Застройщик должен был самостоятельно в рамках требований Уложения и других нормативных актов разрабатывать план застройки. Именно он являлся на тот момент, в отсутствие общих Генеральных планов, основным градостроительным документом для новых территорий освоения.

Выводы

Нормативная база, разработанная и принятая с середины XIX в., стала основным элементом нового градостроительства. Историческая застройка была вынуждена приспособливаться, либо полностью исчезнуть, уступая место абсолютно новым типам городского строительства, характерным элементом которого стало вынесение на красную линию сплошного фронта зданий, часто малоценных с архитектурной точки зрения. Начался процесс кардинального уплотнения городской территории, уменьшения предельных параметров застройки участков, регулирования этажности, использования функционального зонирования и т. п. Ведущая роль по-прежнему остается у частных лиц: строительных «магнатов» и домовладельцев, которые ради получения наибольшей выгоды применяли установленные нормативы с максимальными значениями.

В Кёнигсберге еще не наступило время внедрения принципов таких градостроительных концепций, как движение «прекрасный город»,



или же проведенных образцовых кардинальных изменений городской планировочной сетки бароном Жоржем Османном (Georges-Eugène Haussmann, 1809–1891) в Париже или Джеймсом Хобрехтом (James Hobrecht, 1825–1902) в Берлине. В отсутствие общей концепции такого рода, инициатором которой обычно выступает государство или же муниципалитет, главным инструментом являются индивидуальные для каждого нового городского района разработанные планы застройки (Bebauungsplan). Как правило, это применялось в отношении пригородных территорий, мест притяжения мигрирующего населения из центральных районов. Уже видны зачатки функционального зонирования, хотя на данный момент только в пригородах. Роль муниципалитета в общей градостроительной деятельности пока ограничена. В связи с влиянием системы частной собственности в пределах оборонительного кольца муниципалитет только начинал свою деятельность по формированию собственного земельного банка, выделяя для этого финансовые средства, осуществляя обмен или заключая соглашения, как для будущей жилой застройки, так и для различных общественных целей.

Однако даже эти радикальные изменения, произошедшие с городом за вторую половину XIX в., не в полной мере представляли собой градостроительные решения в современном понимании. Время для новых концепций придет только с началом века двадцатого.

Список литературы

1. *Белинцева И.* Организация охраны памятников в Восточной Пруссии до 1945 года // *Архитектура Восточной Пруссии: избранные статьи и фрагменты.* Калининград, 2023. С. 354–377.
2. *Сухин Д.* Германская градостроительная история Восточной Пруссии. URL: <https://instergod.ru/wp-content/uploads/2010/10/Encyclopaedia-redux.pdf> (дата обращения: 12.01.2026).
3. *Саксонское зеркало: Памятник, комментарии, исследования* / отв. ред. В. М. Корецкий. М., 1985.
4. *100 Jahre Union-Giesserei.* Königsberg, 1928.
5. *Armstedt R., Fischer R.* Heimatkunde der Stadt Königsberg. Königsberg, 1895.
6. *Aschenbeck N.* Moderne Architektur in Ostpreußen. Hamburg, 1991.
7. *Bauordnung für die Haupt- und Residenz-Stadt Königsberg vom 10. März 1887.*
8. *Boetticher A.* Die Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Ostpreußen. Königsberg, 1894. Königsberg, 1898. 8 Bd.
9. *Eilsberger E.* Baupolizeirecht des Regierungsbezirks und der Stadt Königsberg. Gesetze, Polizeiverordnungen, Ortsstatute, Regulative usw. Königsberg, 1899.
10. *Faber K.* Die Haupt- und Residenz-Stadt Königsberg in Preußen. Das Merkwürdigste aus der Geschichte, Beschreibung und Chronik der Stadt. Königsberg, 1840.
11. *Faber K.* Taschenbuch von Königsberg. Königsberg, 1829.
12. *Gause F.* Bötticher, Adolf // *Neue Deutsche Biographie* 2. 1955. S. 411–412.
13. *Gause F.* Königsberg in Preußen: die Geschichte einer europäischen Stadt. Köln. 1968.
14. *Richter F.* Handbuch der wichtigsten Polizei-Vorschriften für die Haupt- und Residenz-Stadt Königsberg in Preußen. Königsberg, 1827/1836.



Об авторе

Андрей Викторович Левченков — канд. геогр. наук, доц., Балтийский Федеральный Университет им. И. Канта, Россия.

ORCID: 0000-0002-0418-9459

E-mail: levchenkov5@gmail.com

SPIN-код: 7237-7306

A. V. Levchenkov

22

URBAN PLANNING DEVELOPMENT OF KÖNIGSBERG (MODERN KALININGRAD) IN THE 19th CENTURY: REGULATORY ACTS AND FEATURES

Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russia

Received 18 February 2026

Accepted 29 March 2026

doi: 10.5922/vestniknat-2026-2-1

To cite this article: Levchenkov A. V., 2026, Urban Planning Development of Königsberg (Modern Kaliningrad) in the 19th Century: Regulatory Acts and Features, *Vestnik of Immanuel Kant Baltic Federal University. Series: Natural and Medical Sciences*, №2. P. 5–22. doi: 10.5922/vestniknat-2026-2-1.

The 19th century in Europe in general, and in Prussia in particular, marked a period of the formation of a legislative framework for urban planning at both the state and local levels, as a precursor to modern spatial planning. From the initial selective regulation of urban development (fire-prevention measures, etc.), by the beginning of the 20th century a system of regulatory frameworks for managing urban development had been established. At the same time, there is no clear understanding of which processes and regulations influenced, albeit only partially due to the events of the Second World War, the formation of the present-day urban landscape of Kaliningrad. The factors influencing urban development are examined, and urban growth is assessed from the perspective of urban planning (maximum development parameters, functional zoning, etc.), including the building regulations in force and the relevant concepts applied. The balance between the public interest represented by the municipality and the private interest represented by developers is analyzed.

Keywords: urban planning, urban development, Königsberg, Kaliningrad, regulations

The author

Dr Andrey V. Levchenkov, Associate Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

ORCID: 0000-0002-0418-9459

E-mail: levchenkov5@gmail.com

SPIN-code: 7237-7306