

Литература

1. Брест. Энциклопедический справочник. – Минск: Белорусская Советская энциклопедия им. П. Бровки, 1987. – 409 с.
2. Гароды і вёскі Беларусі : Энцыклапедыя. / Рэдкал.: Г.П. Пашкоў (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: БелЭн., 2006. – Т. 3. Кн. 1. Брэсцкая вобласць. – 528 с.
3. Купцова, В.Г. Я иду по городу, по знакомой улице...: путешествие по улицам довоенного и современного Бреста / В. Г. Купцова. – Брест: Альтернатива, 2008. – 236 с.
4. Улицы Бреста рассказывают... / Л. Илларионова [и др.]; под общ. ред. П.Н. Тишука. – Брест: Вечерний Брест, 2007. – С. 137–138.
5. Памяць: Гіст.-дакум. хроніка Брэста: у 2 кн. – Мінск: БЕЛТА, 1997. – Кн. 1. – 576 с.
6. Республика Беларусь: Энциклопедия: в 6 т. / Редкол.: Г.П. Пашков [и др.] – Минск: БелЭн, 2006. – Т. 2. – 912 с.
7. Брестский мясокомбинат. – Музей. Фототека.
8. Брестская типография. – Музей. Фототека.
9. Брестский чулочный комбинат. – Музей. Фототека.
10. Брестский завод газовой аппаратуры. – Музей. Фототека.
11. Высота. «Газоаппарат» - «Гефест»: прошлое и настоящее/ А.М. Волкович, В.И. Коновалюк, Л.Т. Крюк [и др.] – Минск: ФУАинформ, 2002. – 192 с.
12. Брестский электромеханический завод. – Музей. Фототека.
13. Беларуская энцыклапедыя: у 8 т. / Рэдкал.: Г.П. Пашкоў [і інш.]. – Мінск: БелЭн., 1996. Т. 26 Беларусы – Варанец. – 511 с.
14. Брестский ковровый комбинат. – Музей. Фототека.
15. Литош, М. ОАО «Ковры Бреста»/ М. Литош. – Минск: ТАРПЕЙ принтинг хаус, 2000.
16. Памяць: Гіст.-дакум. хроніка Брэста: у 2 кн. – Мінск: БЕЛТА, 1997. – Кн. 2. – 687 с.

RESUME

The article is about historical creation and forming of industrial infrastructure of Brest. It is based on the unknown facts and natural inspection.

УДК [725.4.011]

Морозова Е.Б., БНТУ, Минск

БРЕСТСКИЙ ВОСТОЧНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УЗЕЛ КАК ПАМЯТНИК ЭПОХИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Промышленная архитектура среди всех сфер архитектурной деятельности относится к самой молодой.* В то же время трехсотлетняя история существования ее объектов дает основание рассматривать их как объекты наследия, которые могут быть представлены зданиями, сооружениями и территориальными образованиями.

Если рассмотреть историю промышленной архитектуры Прибужского региона, то построек производственного назначения, имеющих архитектурную ценность, здесь существует немного. Причины этого заключаются в следующем. С одной стороны, промышленное развитие в целом белорусских земель запаздывало по сравнению Европой и США, аграрная направленность экономики сохранялась вплоть до середины XX в. С другой стороны, окраинное, пограничное положение непосредственно Прибужского региона способствовало развитию торговли и ремесла, но не крупной, в том числе тяжелой промышленности. Так, например, в 1920–1940-е гг. в силу исторических условий политического противостояния двух соседних государств – II Речи Посполитой и Советской России, в состав которой вошла Беларусь, земли Прибужья стали спорными территориями. В результате капитальные вложения в промышленное производство здесь не осуществлялись ни одной из сторон, что привело к задержке в развитии промышленной архитектуры, которая стала отставать не только от мировой практики, но и от промышленно развитых районов сопредельных стран. Это обусловило создание малоинтересных и не показательных с архитектурной, технологической и технической точек зрения объектов, большинство из которых к тому же было разрушено во время войн и экономической разрухи.

* ее появление было вызвано внедрением машинного способа производства, который, как известно, пришел в мировую практику в начале XVIII в. [1, с. 31-37].

Что же касается послевоенного строительства, то не отмеченный историческим влиянием облик современных объектов промышленной архитектуры не обеспечивает им пока интереса с позиций архитектурного наследия. Тем не менее, среди них уже сегодня следует отметить один объект, который является уникальным не только для Прибужского региона, но отечественной и даже мировой архитектуры. Это Восточный промышленный узел в Бресте.

Значимость этого объекта заключается, прежде всего, в реализации нового принципа пространственной организации территориального образования промышленного профиля, это был первый пример в республике, в СССР и в мировой практике. Помимо этого, здесь воплотились градостроительные и архитектурные подходы уже ушедшей эпохи социалистического строительства.

Промышленный узел как тип территориальных объектов промышленной архитектуры представляет собой групповое размещение предприятий, объединенных не только одной площадкой, но и кооперацией различных служб, от простого инженерно-технического и социально-бытового обслуживания, до вспомогательного и даже основного производств. Преимущества такого строительства значительные: сокращается на 18-20% протяженность железнодорожных путей, на 10-11% – автомобильных дорог, уменьшается на 20-25% количество зданий, на 20% – число занятых рабочих, на 15-20% – суммарные территории предприятий, а сроки реализации проектного решения – на 10% [2].

Вообще, идеи создания кооперированных групп предприятий появились в конце XIX в. одновременно в Великобритании и США. Преимущества такого размещения стали обнаруживаться в связи с развивающейся специализацией производства, концентрацией промышленных предприятий в городах и переходом на электрическую энергию. Постоянно растущие мощности промышленных объектов обуславливали укрупнение размеров зданий и сооружений, усложнение системы транспортного обслуживания; новое промышленное строительство с трудом находило площадки внутри городов. Все это привело к формированию специальных территорий - промышленных районов (industrial, trading estates), которые, с одной стороны, давали возможности по совместному использованию вспомогательных служб для нескольких предприятий, а с другой стороны, обеспечивали участками новые промышленные объекты в городе. Первыми специально созданными промышленными районами считаются английский Трэффорд Парк в Манчестере, американские Капплс Стэйшн в Сант-Луисе, Миссури; Буш Терминал в Бруклине, Нью-Йорк; Клеаринг Индустриал Дистрикт, Централ Мануфактуринг Дистрикт в Чикаго [3,4].

Кооперированное групповое размещение предприятий в довоенное время внедрялось довольно медленно, промышленные районы оставались исключительно английским и американским опытом, причем английские районы строились с использованием государственного капитала, американские – частного. После войны положение кардинально изменилось, промышленные районы в 1950-60х гг. стали возводиться в большом количестве практически во всех европейских странах, как альтернатива существующим промышленным территориям – складывавшимся исторически районам, степень кооперации объектов которых или вообще отсутствовала, или развивалась уже во время эксплуатации предприятий.

Промышленный район как территориальный тип промышленной архитектуры вошел в практику Беларуси в 1960-х гг., здесь он получил новую разновидность – промышленный узел. К 1970 г. было запроектировано и строилось около 50 промышленных узлов, их общая цифра к 1980 г. достигла 55, в них разместилось 300 предприятий разных отраслей промышленности. Белорусская практика строительства была самой широкомасштабной и успешной на территории Европы и СССР, достаточно сравнить количество разработанных промышленных узлов в республике (55 за 30 лет) с практикой Великобритании, где тип промышленного района был создан (81 за 80 лет) [1, С.149-174].

Главным отличием отечественных промышленных узлов была модель их пространственной организации, которая предусматривала формирование целостного градостроительного образования, что достигалось, прежде всего, архитектурно-планировочным замыслом. Зарубежные промышленные районы строились только на единстве планировочного решения, они, как правило, не интегрировались с планировочными структурами городов, да и редко включались в них, промышленные районы имели только общий генеральный план, управляющий орган и стратегию развития, в дальнейшем допускающую как частное, так и государственное финансирование.

Потребность создания единого пространственного решения в случае отечественных промышленных узлов выдвигала более сложные задачи. С одной стороны, всегда не просто про-

странственно объединить довольно большие территории (200–500 га); с другой стороны, очень трудно сделать это с промышленными объектами, где технологические требования практически всегда первостепенны, а объемы зданий и сооружений столь специфичны. Кроме того, в наших условиях стояли и особые задачи: промышленные узлы должны были давать преимущества не только экономического, но и социального плана, они должны были способствовать формированию для самого массового класса – рабочих, среды гуманной, эстетически и экологически благоприятной и, по возможности, высокохудожественной. Белорусским архитекторам удалось решить эту задачу. Застройка Брестского Восточного, Гродненского Северного, Минского, Витебского промышленных узлов в ряде случаев создавала настоящие ансамбли. Причем, единое композиционное решение прослеживалось на всех уровнях, вплоть до озеленения и благоустройства площадки.

Совершенно новым стало и объединение промышленных районов с планировочной структурой города, интеграция, как в функциональном освоении территорий, так и в пространственном. Общественные центры промышленных узлов, в состав которых входили, наряду с административными и управленческими, объекты культурно-бытового обслуживания работающих на предприятиях, проектировались и рассчитывались также на нужды прилегающих жилых районов. Городские улицы и пешеходные потоки ориентировались на такие центры, а также на предзаводские площади входящих в промышленный узел предприятий. Предзаводская площадь – это чисто отечественное изобретение. Являясь «лицом» предприятия, она решалась празднично, как настоящая площадь города. Особая значимость промышленного труда и его исполнителя – рабочего класса, в обществе эпохи социализма делала предзаводские площади парадными и даже помпезными. Здесь часто размещались зрелищные и спортивные здания – дворцы культуры, клубы, бассейны.

Отечественные промышленные узлы отличал также небольшой интервал строительства (3-8 лет) и более жесткий контроль над осуществлением схемы развития и освоения территории, что было, впрочем, обеспечено наличием единственной собственности – государственной – и плановой организацией народного хозяйства. Поэтому промышленные узлы стали градостроительными образованиями с наивысшей степенью концентрации производственных функций (удельный вес промышленных объектов составлял 85-95%), а также в большой мере управляемыми градостроительными структурами [5].

И таким первым примером новой разновидности промышленного района стал Брестский Восточный промышленный узел, время проектирования и строительства которого охватило 1962-1975 гг. (архитекторы И. Бовт, М. Буйлова, Э. Ботян, А. Афанасьева, С. Корчик, Ж. Сахарова и др.).

Промышленный узел вошел в планировочную структуру городского района и стал его основой. Само размещение группы промышленных предприятий на одной из главных улиц Бреста – ул. Московской, являющейся продолжением оси Варшава – Минск – Москва, близко к центральной зоне города, отражало существовавшие тогда принципы формирования советского города.

Промышленный узел создавали четыре предприятия, представлявшие практически в равных долях рабочие места для женского и мужского населения. Это ковровый и чулочный комбинаты, электроламповый и электромеханический заводы. Они выходили на три важных транспортных магистрали города – улицы Московскую, Пионерскую и Янки Купалы, обеспечивая хорошие условия для доставки рабочих. Общие объекты энергетического, вспомогательного и складского хозяйств располагались в центральной зоне, в глубине площадки, таким образом не попадая в зону визуального восприятия и не нарушая общее впечатление от застройки.

Фронт застройки складывался из административно-бытовых, лабораторных, общественных зданий и цехов основного производства, которые решались в виде корпусов-заводов. Четкое функциональное зонирование территории, удачная взаимосвязь разноэтажных зданий и инженерных сооружений, интересные и технически совершенные в то время архитектурно-планировочные решения производственных корпусов формировали серию достаточно выразительных архитектурных ансамблей, которые объединяли и организовывали застройку важных городских магистралей на значительном протяжении.

За создание этого и других промышленных узлов в Бресте и Витебске группа архитекторов и инженеров: И. Бовт, Э. Ботян, И. Некрашевич, В. Жур, И. Фридман, Л. Лившиц, Ю. Никольский и др. – была удостоена высокой награды – премии Совета Министров СССР [6].

Белорусская практика строительства промышленных узлов, начало которой было положено в Бресте, оказала большое влияние на развитие всего промышленного комплекса – сегодня более 75% общего числа предприятий находится в таких градостроительных образованиях. Кроме того, переход к строительству предприятий в составе промышленных узлов создал благоприятные условия для развития малых городов республики – Жодино, Осиповичей, Новолукля, Молодечно и др.

Однако времена меняются. С годами пришло понимание того, что групповое размещение заводов и фабрик не является безупречным и единственным, оно имеет свои недостатки. Изменились и общие тенденции развития производства, альтернативой постоянно растущей в прежние времена концентрации промышленности становится рассредоточение, преимущественное развитие малых и средних предприятий, их интеграция с другими функциональными объектами города. Усложняется и сама городская среда, следуя по пути многообразия способов и средств организации пространства. Все это выдвигает настоятельную необходимость поиска новых форм существования промышленных предприятий в городе.

Что же касается промышленных узлов, то белорусский опыт стал уже историей. Он был плодотворным и очень успешным, он позволил нашей республике выдвинуться на передовые рубежи промышленного строительства и архитектуры, способствовал развитию и становлению нашей отечественной школы проектировщиков.

Сегодня социалистический город, как историческая категория, уже ушел в прошлое. Однако пространственно он может еще достаточно долгое время сохранять свой социалистический облик. И признаки этого будут нести на себе, в том числе, и построенные в те времена промышленные узлы и входящие в них предприятия. Известный польский исследователь Б. Лисовский назвал промышленную архитектуру неофициальной, по сравнению с официальной архитектурой дворцов, государственных резиденций и монументальных общественных зданий. Именно неофициальная архитектура, по мнению ученого, отражает жизнь во времени и пространстве [7, с. 47].

Литература

1. Морозова, Е. Б. Эволюция промышленной архитектуры / Е. Б. Морозова. – Минск: БНТУ, 2006. – 240 с.
2. Ким, Н.Н. Промышленная архитектура / Н.Н. Ким. – М.: Стройиздат, 1988. – 244 с.
3. Anandvichai Dhanasunthorn . Understanding industrial estates.- Tokyo:Asian Productivity Organization. 1986.- 76p., ill.
4. Bredo William. Industrial Estates: Tool for Industrialization. Glencoe, Illinois: The Free Press, 1960. – 240p, ill.
5. Матвеев, Е.С. Промышленные зоны городов. – М.: Стройиздат, 1985. –216 с.
6. Архитектура Советской Белоруссии / В. И. Аникин [и др.]; под общ. ред. В. И. Аникина. – М.: Стройиздат, 1986. – 319 с.
7. Lisowski, B. The map of industrial architecture – a systematic approach / B. Lisowski // Aspects on industrial architecture and engineering / International Council for Building Research, Studies and Documentation; International Union of Architects. – Helsinki: The Building Book Ltd., 1989. – P. 29–49.

RESUME

Three hundred years history of industrial architecture allows considering some of its objects as a heritage. But because of the historical circumstances of the Pribuzie region development there is difficult to pick out the objects. By the way, the Brest East industrial estate must be admitted from this point of view.

In spite of comparatively recent construction the Brest East industrial estate presents a unique example of the new space organization model of the industrial territorial object. This fact makes the Brest East industrial estate as a valuable contribution to the world industrial construction practice.