

2. Проект изразцового завода 1886 г. // Национальный исторический архив Беларуси в Гродно (НИАБ в г. Гродно). – Фонд 8. – Оп. 2. – Д. 991. – Л. 13.

3. Залеская, Г.Л. Архитектура производственных построек второй половины XIX – начала XX в. / Г.Л. Залеская // Архітэктура Беларусі : нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславян. і еўрап. кантэксце : у 4 т. – Мінск : Беларус. навука, 2006–2009. – Т.3, кн. 2. Другая палова XIX – пачатак XX ст. / А.І. Лакотка [і інш.] ; навук. рэд. А.І. Лакотка. – Мінск, 2007. – С. 514.

4. Восстановление народного хозяйства БССР (1921–1925 гг.) : сб. документов и материалов /

сост. Э.Л. Козловская [и др.]. – Минск : Беларусь, 1981. – 270 с.

EVALUATION THE MODERN CONDITION OF THE INDUSTRIAL STRUCTURES OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH CENTURY IN BELARUS

Zaleskaya G. L.

The article describes the system of identical and valued characteristics for estimation the condition of the industrial architecture in Belarus at 19th – beginning of the 20th century.

Поступила в ред. 21.04.2011

УДК 711.554:629.33

ИСТОРИЯ ТРАНСФОРМАЦИИ ПРОМЫШЛЕННО-СЕЛИТЕБНОЙ ЗАСТРОЙКИ (НА ПРИМЕРЕ МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА)

Купрейчик Л.В.

аспирант, кафедра «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции», БНТУ

В статье рассматривается история формирования и трансформации промышленно-селитебной застройки Минского автомобильного завода. Статья основана на малоизученных фактах и натурных исследованиях.

Введение. Промышленная территория современного города – это важная составляющая его планировочной и пространственной структуры, которая, как правило, складывается в течение длительного отрезка времени и является неотъемлемой частью городской среды. Это связано с тем, что подавляющее большинство промышленных предприятий, около 83 %, размещаются в городской черте. Такая высокая степень концентрации предприятий в городах обуславливает необходимость изучения вопросов исторического становления и формирования промышленной застройки и сопутствующих ей селитебных территорий. Это становится актуальным и востребованным в условиях происходящей сегодня масштабной корректировки генеральных планов населенных мест.

Основная часть. В планировочной структуре Минска промышленная застройка

занимает около 16,9 % (данные на 01.01.1997 г.) [1]. Наиболее крупным предприятием столицы является первенец белорусского автомобилестроения – Минский автозавод, гигант индустрии 1940-1950-х годах.

Проследить трансформацию промышленно-селитебной застройки автозавода можно с помощью метода временной и графической реконструкции - иллюстрированного восстановления последовательности строительства объектов, позволяющего видеть очередность застройки и все происходящие с ней изменения.

9 августа 1944 года было принято постановление Государственного Комитета Обороны о формировании на юго-восточной окраине города, в Красном урочище, Минского автосборочного завода.

Историю формирования промышленной застройки автозавода можно разделить на 3 периода:

- 9 августа 1944 года - конец 1945 года – период приспособления военных объектов под нужды завода;

- 1946 год - 1970-е года – период активного формирования промышленной застройки;

- 1970-е года - настоящее время – период структурных преобразований.

9 августа 1944 года - конец 1945 года – период приспособления военных объектов под нужды завода

Особенностью строительства предприятия являлся тот факт, что оно начало создаваться не на пустом месте. На данной площадке уже находились танковые ангары и мастерские, которые и послужили первыми производственными и административно-бытовыми помещениями завода. В структуру предприятия вошли постройки, сохранившиеся от воинской части. Так, в деревянном бараке, где до войны располагалось воинское управление, разместилось заводоуправление, а с 1970 года – отдел технического обучения и музей. По фотографиям, сохранившимся в музее автозавода, можно определить его месторасположение [2]. Так, первое здание заводоуправления находилось на ул. Социалистической, напротив бывших казарм. Размещение заводоуправления определило в дальнейшем место формирования центральной зоны обслуживания работающих. Однако из-за близкого расположения зданий к площадке завода, не была создана предзаводская площадь, один из планировочных элементов промышленных зон социалистического города.

До конца 1945 года на заводе не велось строительство новых производственных корпусов. Была сохранена и приспособлена под производственные помещения застройка, сохранившаяся от воинской части.

1946 год – 1970-е года – период активного формирования промышленной застройки.

Наиболее значимый этап в формировании застройки предприятия. В этот период происходило поэтапное строительство производственных мощностей завода.

Строительство завода велось ускоренными темпами. Так за месяц к 12 сентября 1945 года было подготовлено проектное задание на строительство предприятия, а в

январе 1946 года уже было начато его строительство. В 1948 году была пущена первая очередь завода, в 1950 – вторая. За 1948 год на предприятии было введено в эксплуатацию 11 тысяч квадратных метров производственных площадей, за 1949 год – более 15 тысяч, за 1950 – почти 47 тысяч квадратных метров. Судя по панораме застройки МАЗа конца 1940-х, видно, что уже в то время завод занимал огромную территорию, с сравнительно высокой для предприятий машиностроения плотностью застройки – около 30%. Однако для развития производства требовались новые корпуса, предприятие непрерывно наращивало свои мощности. Завод работал и строился одновременно – 28 июня 1946 года был введен в эксплуатацию ремонтно-литейный цех, 27 августа 1947 – начато строительство литейного цеха ковкого чугуна, в феврале 1949 – введен в эксплуатацию цех шасси, в 1949 – пущен главный конвейера по сборке автомобилей, в декабре 1950 – кузнечный цех, 26 января 1954 – сталелитейный цех, в январе 1960 года был введен в эксплуатацию конвейер сборки автоприцепов, в январе 1967 – инструментально-штамповочный цех, в мае – сдаточный корпус [2, 3, 4].

К 1970-му году занимаемая площадь предприятия составила около 163 га. Промышленная застройка была представлена как новыми производственными корпусами, так и приспособленными под нужды завода, танковыми ангарами и мастерскими.

1970-е годы - настоящее время – период структурных преобразований.

За 60 лет существования предприятия его застройка видоизменилась. Некоторые производственные корпуса сохранили свой первоначальный облик, в то же время отдельные корпуса подверглись реконструкции, повлиявшей на внешний вид зданий.

Вместе со строительством завода возводились и жилые кварталы (поселки) для рабочих. Предприятие совместно с «рабочим поселком» представляло сравнительно цельное градостроительное образование, в

котором соединялись три социальные функции – труд, жилище и обслуживание.

Автором проекта «рабочего поселка» Минского автомобильного завода был архитектор Г. Парсадонов. Он сформировал планировку «рабочего поселка» из трех самостоятельных подрайонов: южного, находящегося между промышленной площадкой и Партизанским проспектом, северо-западного и северо-восточного [5]. Каждый из подрайонов различен по характеру планировки и застройки.

В 1970-е годы территория «рабочего поселка» автомобильного завода составила более 100 га. Историю формирования такого крупного жилого района можно разделить на 3 периода:

- 1944 г. – 1945 г – формирование «рабочего поселка» на базе существующего военного городка;
- 1946 г. – 1970-е гг. – период активного строительства «рабочего поселка»;
- 1970-е гг. – настоящее время – период структурных преобразований.

1944 г. – 1945 г – формирование «рабочего поселка» на базе существующего военного городка;

Первоначально в планировочную структуру «рабочего поселка» вошли здания, ранее принадлежавшие расквартированным кавалерийским и артиллерийским полкам, по улицам Центральной и Социалистической.

В фотоархиве МАЗа сохранились первые послевоенные фотографии ул. Социалистической, застроенной тремя трехэтажными кирпичными казармами. Их строительство датировалось 1936 г. После войны две казармы были приспособлены под общежития для мужчин и женщин, а третья было отведено под здание техникума. Улица Центральная была застроена шестью четырехэтажными жилыми дома, двухэтажной столовой – и гостиницей. Четырехподъездные жилые дома имели высокий уровень комфорта, обусловленный первоначальной принадлежностью жилья офицерским семьям. На каждом этаже было расположено по две трехкомнат-

ные квартиры с ванной, туалетом, большой прихожей, кухней и кладовой [6].

Существующий военный городок стал основой планировки центральной части заводского поселка, от которого началось дальнейшее поселковое строительство.

1946 г. – 1970-е гг. – период активного строительства «рабочего поселка».

С середины 1940-х гг. началось расширение рабочего поселка. Строительные работы велись в его южной части. Застраивались ул. Социалистическая и ул. Лизы Чайкиной.

Общего планировочного замысла в размещении зданий не прослеживается, дома возводились как бы «по месту», располагаясь параллельно улице, все на одинаковом расстоянии от проезжей части, формируя строчную застройку из однотипных двухэтажных двухподъездных домов. В домах размещались благоустроенные 1 и 2-х комнатные квартиры, первоначально заселявшимися покомнатно. В сравнении с квартирами по ул. Центральной, квартиры по ул. Социалистической и Лизы Чайкиной имели меньшую общую площадь и уровень комфорта [6, 7].

С начала 1950-х годов застраивалась ул. Трудовая, на которой были построены пять трехэтажных жилых домов и двухэтажный детский сад. Два симметрично расположенных угловых дома с четырехугольными башнями оформили въезд на улицу со стороны Могилевского шоссе.

В 1954 г. на ул. Центральной был построен четырехэтажный жилой дом номер 9, внесший новый колорит в архитектурный ансамбль домов середины 1930-х гг. Завершающим аккордом архитектурного облика улицы стал большой четырехэтажный дом, угол которого был акцентирован массивной шестигранной башней с круглым проемом для часов. Использование данного приема подчеркнуло центральное значение улицы в поселке.

К середине 1950-х гг. сформировалась планировка южной части «рабочего поселка», однако основная застройка поселка разместилась по другую сторону Партизанского проспекта. Северо-западная и северо-

восточная части поселка застраивались преимущественно индивидуальными жилыми домами [8].

Широкое применение нашел восьмиквартирный дом, проект архитектора А. Великанова. Его внешний вид достаточно интересен: главный фасад акцентирован портиком, в торцах здания расположены веранды, и портики и веранды украшены колоннами тосканского ордера. Однако, квартиры в этих домах были небольшие, без ванных комнат, жилая площадь невелика.

Здания, сформировавшие фронт застройки Партизанского проспекта, были более представительными и масштабными, что было обусловлено размером самой магистрали.

Таким образом, к концу 1970-х годов на базе автомобильного завода, сооруженного на юго-восточной окраине города, сформировался крупный промышленно-селитебный район. Его рациональная планировочная структура, сформированная вдоль Могилевского шоссе, являющегося одним из основных направлений развития Минска, позволила в дальнейшем включить «рабочий поселок» в планировочную структуру города.

1970-е гг. - настоящее время – период структурных преобразований.

Несмотря на то, что «рабочий поселок» автомобильного завода сохранил свою планировочную структуру в неизменном виде (не была увеличена плотность застройки, довольно большие 4-этажные жилые дома остались стоять среди зелени), сегодня район постепенно теряет свой неповторимый вид середины 20 века. Это связано с тем, что реконструкции подвергается не вся застройка в целом, как единый архитектурный ансамбль, а только ее отдельные элементы – здания, которые при проведении проектных работ рассматриваются в стилистической оторванности от архитектуры «рабочего поселка». Например, подверглись реконструкции, без учета стиля окружающей застройки, детский сад по ул. Трудовой и кинотеатр на ул. Лизы Чайкиной, что привело к утрате стилового единства улиц.

Подверглись ремонту, с применением современного отделочного материала – сайдинга, фасады домов в северо-восточной части поселка.

Очевидно, что невозможно сохранить часть города в неизменном виде, однако необходимо проводить не штучную реконструкцию, что имеет место сейчас, а реконструкцию с учетом стилистики окружающей застройки промышленно-селитебного района.

Заключение. В итоге можно заключить следующее:

- промышленно-селитебная застройка Минского автомобильного завода начала формироваться в начале 1944 г. Более чем за 60 лет своего развития она прошла 3 периода (1944 г. - 1945 г., 1946 г. – 1970-е гг., 1970-е гг. – настоящее время), которые были одинаковыми и для промышленной, и для жилой застройки.

- определены особенности каждого периода:

I – приспособление существующих военных зданий и сооружений, находившихся на территории завода, под нужды предприятия;

II – формирование основной производственной и жилой застройки;

III – стилистические преобразования промышленно-селитебной застройки.

- создание Минского автомобильного завода послужило толчком для формирования крупного градостроительного образования, включающего в себя промышленную и жилую застройку, которое со временем стало частью планировочной структуры города Минска.

Литература

1. Морозова, Е. Б. Архитектура промышленных объектов: прошлое, настоящее и будущее / Е. Б. Морозова. – Мн.: Технопринт, 2003. – 316 с.
2. Музей Минского автомобильного завода. - Фототека.
3. Карповский, Я. Е. Белорусские богатыри: серия *Флагманы отечественной индустрии. Альбом* / Я. Е. Карповский. – Минск: Панорама, 1991. – 360 с.
4. Карповский, Я. Е. МАЗ. Путь в шесть десятилетий: *Фотоальбом на русском и английском языке* / Я. Е. Карповский. – Минск: Минская фабрика цветной печати, 2005.

5. Егоров, Ю. А. Градостроительство Белорусии / Акад. Наук СССР, Ин-т истории искусства. – М.: Гос. Изд-во лит. по стр-ву и архитектуре, 1954 г. – 284 с.

6. Архітэктурны воблік вуліцы Цэнтральнай у Мінску// Заводскай район. Будні. - №3-4 (33-34).

7. Фотоматериалы автора.

8. Авринская, Е. Северный на южной окраине/ Е. Авринская// Минск и минчане. – 2008. – 5 февраля. – С.12.

INDUSTRIAL-RESIDENTIAL DEVELOPMENT (BY THE EXAMPLE OF THE MINSK AUTOMOBILE PLANT)

Kupreichyk L.

This paper considers the history of formation and transformation industrial-residential development of the Minsk Automobile plant. It is based on the unknown facts and field observations.

Поступила в редакцию 21.04.2011

HISTORY OF TRANSFORMATION

УДК 711.554

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОБЪЕКТОВ ПРОМЫШЛЕННОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Морозова Е.Б.

доктор архитектуры, профессор, кафедра «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции», БНТУ

Рассматривается историческое формирование территориальных объектов промышленной архитектуры, модели их пространственной организации, включая временную трансформацию и новые подходы в современных условиях. Обосновывается возникновение новых форм пространственной организации территориальных объектов.

Введение. Вся совокупность объектов промышленной архитектуры в зависимости от уровня их пространственной организации делится на объемные объекты и объекты территориальные. Если к первым относятся производственные здания и сооружения, то вторые – это группы зданий и сооружений, объединенные одной площадкой и достаточно сложными функциональными, технологическими, пространственными и прочими взаимосвязями. Среди всех промышленных объектов именно территориальные напрямую вовлечены в формирование планировочной структуры города.

Производство, в том числе и промышленной продукции¹, представляет наиболее мобильную функцию города, активно реагирующую на социально-экономические

процессы. Поэтому происходящая в современных условиях неизбежная трансформация территориальных объектов промышленной архитектуры является индикатором направленности общих градостроительных изменений, и не может не отразиться на будущем наших городов.

Основная часть. Первой структурной единицей территориальных объектов является промышленное предприятие. В XX в. его пространственная организация была поставлена практически в полную зависимость от технологического процесса, планировочные схемы расположения зданий и сооружений на площадке разделились по отраслям. Однако жестко закрепленные в каждой отрасли схемы имели общую изоляционную модель пространственного формирования застройки. Это было обусловлено ярко выраженной автономностью существования предприятия и необходимостью сохранения его материальных составляющих. Обособленность и закрытость, дистанцирование от внешней среды обеспечивали предприятию возможность функционировать.

Изоляционная модель пространственной организации предприятия сложилась исторически еще в XVIII в. при строительстве в сельской местности первых вододействующих

¹ Производство в широком смысле включает – производство промышленной продукции (собственно промышленность), технологических новинок (наука), знаний (образование), денег (банковская сфера).