

Выводы

1. Учитывая, что в последние годы в Республике Беларусь немалую долю в массовом малоэтажном строительстве жилья занимает строительство по индивидуальным проектам, использование малоэтажных жилых домов из древесины является одним из резервов увеличения объемов ввода жилья, сокращения стоимости домов и сроков их строительства.

2. Учитывая имеющиеся в Республике Беларусь производственные мощности по изготовлению малоэтажных деревянных домов, наиболее перспективным направлением в решении жилищной проблемы является строительство панельных домов.

3. Предложенные варианты объемно-планировочных решений являются основой для оценки стоимости и разработки рабочей документации домов для граждан с различным доходом, временем строительства и комфорта проживания.

Список цитированных источников

1. Змеул, С.Г. Архитектурная типология зданий и сооружений: учеб. для вузов / Змеул С.Г., Б.А. Маханько. – М.: Архитектура-С, 2004 —240 с., ил. ISBN 5-9647-0050-0
2. Найчук, А.Я. Отчет о научно-исследовательской работе. Этап 3. – 2014. – С. 170.
3. Сербинович, П.П. Архитектура гражданских и промышленных зданий. Гражданские здания массового строительства: учеб. для строительных вузов. – Изд. 2-е, испр. и доп. – М.: Высш. школа, 1975. – 319 с.
4. Конструкции деревянные. Древесина клееная многослойная. Требования: СТБ EN 14080-2012. – Минск: Минстройархитектуры, 2012. – 36 с.
5. Конструкции деревянные. Древесина клееная многослойная. Классы прочности и определение характеристических значений. СТБ EN 1194-2011. – Минск: Минстройархитектуры, 2011. – 14 с.
6. Детали крепежные для деревянных изделий. Технические требования к соединительным элементам СТБ EN 912-2009. – Минск: Госстандарт, 2009. – 68 с.
7. Турковский, С.Б. Клееные деревянные конструкции с узлами на клеенных стержнях в современном строительстве (система ЦНИИСК) / С.Б Турковский, А.А. Погорельцев, И.П. Преображенская. – М.: РИФ «Стройматериалы», 2013. – 300 с.

УДК 725.1

Залеская Г.Л.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ НАСЛЕДИЕ: ПУТИ ТРАНСФОРМАЦИИ

Индустриальное наследие в материальной среде представлено самыми разнообразными объектами. К ним относятся сооружения и оборудование в соответствии со следующими функциями: а) производственные объекты (мастерские, металлургические заводы и фабрики, шахты и те места, в которых есть какое-либо производство); б) складские (для хранения сырья, полуфабрикатов и готовой продукции); в) энергетические (места, где энергия генерируется, передается и используется, включая энергию падающей воды); г) транспортные (пассажирские и грузовые транспортные средства и их инфраструктура, состоящая из железнодорожных путей, портов, дорог и аэровокзалов); д) социальные (места поселения рабочих, школы, церкви, больницы при фабриках и т.д.). Кроме вышеперечисленных, к индустриальному наследию следует относить значительно более широкий перечень объектов, которые свидетельствуют о влиянии науки и техники, технологии на формирование материальной среды жизнедеятельности человека. Например, гидротехнические сооружения и заводские пруды, которые были неотъемлемой частью любого завода в период, когда основным источником энергии была энергия водного потока, инженерные сооружения различных производств, например, трубы, опоры, этажерки, эстакады, путепроводы. Отдельное внимание следует уделить индустриальным ландшафтам [1].

Кроме проблемы выявления объектов индустриального наследия, одной из важнейших является проблема их функционального наполнения. Как уже было доказано, наибольшая сохранность зданий достигается при сохранении первоначальной производственной функции [2]. Для действующих предприятий, имеющих памятники наследия, безусловно, потребуется разработка охранных зон. Но подавляющее

большинство зданий, сооружений и их комплексов, относящихся по праву к объектам индустриального наследия, находятся в запустении. Именно для них актуальным является наполнение новой функцией, как правило, общественной.

Превалирующим функциональным наполнением в этом случае является создание музеев, в той или иной мере связанных с индустриальной культурой. Подобные демонстрационные объекты получили название индустриальных музеев. Их основная задача – музеефикация не только недвижимых зданий и сооружений, ландшафтов, водных объектов, но и движимого имущества, которое потеряло право на актуальное существование в современном информационном обществе.

Так, музей индустриальной культуры, а ранее – Музей экипажей и автомобилей в Москве, помещается в ангаре, который может быть отнесен к памятникам индустриальной эпохи. Здание имеет плоское структурное пространственное покрытие, что оставляет свободным экспозиционное пространство внутри. Сама экспозиция более похожа на «блошиный рынок», чем музейную площадку. Коллекция состоит из бытовых вещей, автомобилей, мотороллеров, велосипедов, бормашин, кассовых аппаратов и прочей техники и предметов, бывших в употреблении в XX-м веке. Артефакты индустриальной культуры можно рассматривать с близкого расстояния и даже брать в руки, чтобы понять, как они работают. Тут проводятся тематические мероприятия: «Исторические хроники» – реконструкции событий из прошлого, выставки исторической и военной авто- и мототехники. Этот музей можно назвать самодеятельным, поскольку Индустриальный музей в Кузьминках создан энтузиастами на свои деньги, часть музейных экспонатов была подарена жителями окрестных домов, и плату за его посещение не берут [3].

Первым в России официальным музеем-заповедником промышленного наследия может стать один из центров отечественной металлургии – город Выкса Нижегородской области. Концепцию музея-заповедника утвердили еще в 2009 г. на межрегиональном совещании Росохранкультуры «Практика применения законодательства РФ в области охраны культурного наследия». Памятники на территории Выксы и Выксунского района представляют собой историческую ценность как уникальные объекты промышленно-культурного наследия. За период 1757 – 1801 годы тут было построено 15 чугунолитейных и железоделательных заводов, объединенных системой искусственных прудов.

Концепция музея-заповедника в Выксе обусловлена с 250-летней историей развития металлургии, а также с уникальными объектами инженера Шухова (Шуховская башня, перекрытия листопркатного цеха), а также с возможностью наблюдения за производственными процессами в ходе экскурсий по историческим цехам [4]. В сентябре прошлого года в поселке Виля в Выксе был установлен первый экспонат музея-заповедника индустриального наследия, им стал тепловоз. Также планируется установить и другие атрибуты железной дороги – цистерну, дрезину, вагон, в перспективе планируется создать аттракцион для желающих прокатиться на мотодрезине, что обусловлено тем, что на этом месте прежде проходила центральная магистраль узкоколейной железной дороги [5].

Индустриальный музей Рахми М. Коча начал действовать в 1994 г. на северном берегу бухты Золотой Рог в Стамбуле. В его основе – производственные комплексы бывшего литейного цеха якорей, основанного в начале XVIII века в стенах византийского храма XXII века, и построек открытой в 1861 г. верфи. На момент покупки для музея четырнадцать зданий верфи, окружающих с трех сторон небольшую гавань, были заброшены, но к 2001 г. были восстановлены в соответствии с их первоначальной структурой. Части оборудования, например сходни верфи, были включены в экспозицию в 2001 г. В экспозиции музея представлены тысячи различных изделий (в основном из личной коллекции Рахми М. Коча), начиная с граммофонных иголок и заканчивая паровозом весом в 76 т. (Германия, 1913). Все экспонаты размещены по нескольким разделам – транспорт (дорожный, морской, железнодорожный и авиационный), инженерия, средства связи, научные приборы, макеты и игрушки [6].

Одной из крупнейших систем, объединяющих объекты индустриально наследия Рура (Германия), является "Маршрут индустриального наследия". В маршрут включены двадцать пять опорных точек и шестнадцать панорам индустриального пейзажа, а также тринадцать поселений разных временных периодов. Доменные печи, Газометр, копры доминировали на протяжении десятилетий на землях Рура, и сегодня они являются важной частью 150-летней истории промышленности района. Бывшие производственные территории и отдельные объекты не просто являются памятными местами, они уже давно превратилась в «живые» промышленные культурные пространства и привлекательные туристические достопримечательности.

В данном маршруте самым значимым является Ландшафтный парк Дуйсбург-Норд – один из самых крупных парков во всем мире, его территория достигает 180 га [7]. В центре стоит заброшенный метал-

лургический завод, чьи старые промышленные здания, сооружения и оборудование получили сегодня разнообразный спектр применений. Огромные здания бывших металлургических заводов переоборудованы для проведения культурных и корпоративных мероприятий; в старом газометре создан самый большой искусственный дайвинг-центр в Европе; сады для альпинизма устроены в бункерах для хранения руды; в бывшем литейном корпусе – веревочный парк; сохранный доменный печь можно осмотреть с разных уровней. В здании старой электростанции организовано место для выступлений, концертов и выставок современных художников. В 2014 году ландшафтный парк Дуйсбург Норд отмечает 20 лет своего открытия. Здесь природные ландшафты, индустриальное наследие и впечатляющие световые инсталляции Джонатана Парка формируют пространство парка, аналога которому пока нет. Ландшафтный парк Дуйсбург-Норд ежегодно посещает около полумиллиона человек.

Таким образом, можно утверждать, что более двух десятилетий существует опыт создания музеев с включением объектов индустриального наследия, который показывает эффективность трансформации зданий, сооружений, элементов оборудования, включения техники и ландшафтов в общекультурную жизнь городов. В Беларуси только предстоит определиться с объектами индустриальной культуры, заслуживающими стать базовыми площадками для формирования подобных комплексов.

Список цитированных источников

1. Залеская, Г.Л. Индустриальное наследие / Г.Л. Залеская // Архитектурное наследие Прибужского региона. Проблемы. Исследования. Тенденции развития : сб. науч. тр. ; УО «Брестский гос. техн. ун-т», каф. архитектур. проект-ния и рисунка ; под ред. В.Ф. Морозова. – Брест, 2013. – С. 42–43.
 2. Залеская, Г.Л. Оценка современного состояния зданий и сооружений производственного назначения конца XIX – начала XX века в Беларуси / Г.Л. Залеская // Архитектура : сб. науч. тр. / М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол. : А.С. Сардаров (гл. ред.) [и др.] – Вып. 4. – Минск, 2012. – С. 126–131.
 3. Музей индустриальной культуры / Pro-stranstva.ru : Интересные места Москвы и Подмосковья [Электронный ресурс]. – 2009. – Режим доступа : <http://pro-stranstva.ru/muzej-industrialnoj-kultury/>. – Дата доступа: 10.04.2014.
 4. Выкса - музей-заповедник промышленного наследия / Выкса – официальный сайт администрации городского округа [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа : <http://gorod.wyкса.ru/gorokruq/proekti/istor-nas/muzey/>. – Дата доступа: 12.04.2014.
 5. В Выксе откроется музей узкоколейной железной дороги / Портал Про-Город [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа : <http://m.progorodnn.ru/news/view/74887>. – Дата доступа: 12.04.2014.
 6. Rahmi M. Koç Museum / Официальный сайт музея Рахми М. Коча [Электронный ресурс]. – 2001. – Режим доступа : http://www.rmk-museum.org.tr/en/rmk_history.htm. – Дата доступа: 09.04.2014.
- Landscape Park Duisburg Nord / Официальный сайт ландшафтного парка Дуйсбург-Норд [Электронный ресурс]. – 1994. – Режим доступа : <http://en.landschaftspark.de>. – Дата доступа: 19.01.2014.

УДК 693.22.004.18

Карелина В.И.

ЭВОЛЮЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ВЪЕЗДОВ В ГОРОДА

Веками слова «городская черта» имели всем очевидный смысл: по одну ее сторону был город, по другую – загород. По этой черте тянулись стены городских укреплений, в которых были пробиты ворота. Дорога, ведущая в город, дойдя до ворот и пройдя под ними, становилась главной городской улицей. Изменение осуществлялось сразу, рывком. Ворота были не только своеобразным шлюзом, регулировавшим движение, но и символом метаморфозы дороги в улицу. Такая роль ворот была столь очевидна и понятна, что, когда исчезали оборонительные стены, ворота, как правило, оставались. Более того, ворота строились и там, где не было стены, их было достаточно, чтобы закрепить «рубеж» превращения дороги в улицу [1].

Въездные ворота являлись в древности важнейшим местом города. В мифоритуальной культуре ворота, или «порог», являлись местом инициации, здесь, как отмечал Николай Кузанский, «сталкиваются пары