

Воробей А. В.

ИСТОРИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ, ОКАЗАВШИЕ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ ГОРОДА БРЕСТА 2-Й ПОЛОВИНЫ XIX – НАЧАЛА XX В.

*Брестский государственный технический университет
(Поступила в редакцию 10.03.2017)*

Архитектурный стиль представляет собой одну из сфер материального производства, характерную для определённого места и времени, выступает как единство идейно-художественного, функционального и конструктивного содержания. Он отражает в себе как художественное мировоззрение конкретной эпохи, так и её культуру. Уровень знаний и представлений развивается, эволюционирует и вместе со своей эпохой отмирает или переходит в новое качество.

Появлению любого стиля в архитектуре предшествует ряд исторических и социально-экономических предпосылок и факторов, которые создают почву для возникновения новых тенденций в искусстве. Статья является попыткой собрать и определить основные социально-экономические условия, повлиявшие на формирование архитектуры города Бреста 2-й половины XIX – начала XX в.

В вышеуказанный период город Брест находился в составе Российской империи, поэтому на его развитие влияли процессы, происходящие по всей стране. Важнейшее влияние на формирование новых течений в архитектуре оказывали следующие факторы: распад характерных для феодальных отношений форм экономики и социальных взаимоотношений; формирование капиталистической экономики и, соответственно, капиталистических отношений в государстве и обществе; значительное увеличение темпов экономического развития и технического прогресса; возникновение новых социальных слоёв общества – буржуазии и наёмных рабочих-пролетариата; развитие гражданского общества.

В середине XIX в. в Европе началась Вторая промышленная революция. Активно развивалась промышленность, для которой была необходима рабочая сила. Соответственно, в город переехало большое количество людей, а следовательно, возникла необходимость в строительстве жилья для рабочих, в результате чего формировались целые рабочие кварталы, производственные и транспортные зоны. Но из-за значительного роста населения появились такие проблемы, как увеличение плотности населения, ухудшение санитарно-гигиенических условий. Накопление капиталов, как результат развития промышленности, вызвало социальное неравенство, что часто приводило к конфликтам. Большое значение в данный период имеет активное строительство железных дорог, крупные узлы

которых, по сути, становятся, как и предприятия, новыми градообразующими центрами. Другой стороной медали являлось то, что часть полотна железной дороги, проложенной через исторические предместья, разрезала город на изолированные друг от друга участки.

Именно с этого момента классицизм, который являлся доминирующим стилем архитектуры вплоть до 2-й половины XIX в. перестал удовлетворять жизненным, идеологическим, социально-бытовым и другим требованиям современного общества. Планировочные решения, предлагаемые классицизмом, не могли вместить нового социального содержания и функций. Строительство актуальных на тот момент типов зданий, таких как магазины, фабрики, железнодорожные вокзалы, было невозможно по классической схеме. Она во многом ограничивала использование новых конструктивных средств и материалов, на развитие и применение которых также повлияла промышленная революция. Так как теория классической архитектуры не могла решить всех этих проблем, возникала необходимость в пересмотре принципов архитектуры, в результате чего появилась эклектика.

Всё вышесказанное актуально и для городов западной части Российской империи, в состав которой входил город Брест.



Рисунок 1. План города Брест-Литовск. Начало XX в.

В 1830 г. был утверждён план строительства крепости Брест-Литовск, предполагавшейся на месте древнего города Бреста, а 6 июня 1833 г. был заложен первый камень [1, с. 839; 4, с. 91; 7, с. 19]. Таким образом, старый город, просуществовавший не одно столетие, был фактически полностью уничтожен. В 1835 г. городскую застройку перенесли на 2 км восточнее, а на месте границы городских и крепостных земель установили межевые знаки. Новый город состоял из двух предместий: Кобринского (большой площади) и Волынского (на 100 дворов) [7, с. 19, 20]. Из двух частей нового города активное развитие получило Кобринское предместье, в основе генерального плана которого лежала строгая регулярная планировка улиц (рисунок 1). Это время можно считать новым этапом в истории города.

Уже в начале 2-й половины XIX в. Брест-Литовск являлся одним из крупнейших городов на территории Беларуси и Гродненской губернии. На протяжении всего рассматриваемого периода Брест развивался как торговый город. Этому сопутствовал ряд факторов.

Город имел хорошие как наземные, так и водные пути сообщения. Здесь пересекались четыре крупных дороги, связывающих Гродно и Вильно посредством Виленско-Брестского тракта [2, с. 204]; Киев через Киевско-Брестское шоссе II класса [2, с. 204, 205]; Варшаву и Москву посредством шоссе I класса, открытого в 1846 г. [2, с. 205, 213]. Кроме этого, через город проходили торговые, военные и этапные пути сообщения. Брестская пристань имела достаточно большой грузо- и товарооборот, поскольку при помощи канала связывала систему рек Днепр и Висла, а следовательно, Варшаву и Киев. Согласно «Материалам для географии и статистики России по Гродненской губернии», товарооборот брестской пристани на 1857 г. составил 568 411 рублей, больше, чем по гродненской, слонимской и мостовской пристаням вместе взятым. В городе было налажено строительство баркасов, полубаркасов, «берлинок» русских, галер и лодок [1, с. 843 – 844; 2, с. 258, 266 – 271, 277 – 287; 8, с. 56 – 58].

Важным фактором является развитие промышленности. В 1887 г. в городе действовал 41 завод и 8 фабрик, однако крупных промышленных предприятий не было. Наиболее значимыми являлись: табачная фабрика (1855), кожевенный завод (1873) и чугунолитейный завод (1874). Одними из самых значимых являлись гильзо-папиросные фабрики, первая из которых основана в 1878 г. В 1899 г. таких предприятий насчитывалось уже 9. В 30-е годы XIX в. начал работать кирпичный завод. В 1868 г. при Брест-Литовской крепости действовала печь овальной формы для обжига кирпича системы Гофмана, что позволило получать высококачественный керамический кирпич для строительства. С началом XX в. количество промышленных предприятий увеличилось, но, как и ранее, они представляли собой мелкие фабрики и заводы. К концу XIX – началу XX в. лидирующее положение заняли предприятия, обслуживающие брестский железнодорожный узел [1, с. 271, 284, 845 – 846; 4, с. 97 – 98; 5, с. 8; 8, с. 41].

Особое значение для города имела торговля. Ежегодно в Брест-Литовске проходили две ярмарки: первая – в день святого Николая, 9 мая; вторая, так называемая «Десятуха», – в десятую пятницу после Пасхи. Ярмарки имели достаточно большой товарооборот и прибыль [5, с. 8; 7, с. 23]. Кроме этого, в городе было 3 еженедельных базара. Немаловажной являлась и внутригородская торговля в магазинах. Согласно статистическому описанию, к середине 2-й половины XIX в. в городе насчитывалось: 177 магазинов, 1 корчма, около 60 харчевен и 22 арендных дома. В 1849 г. Брест занимал третье место по торговле среди городов губернии. Ежегодный оборот товаров в магазинах достигал более 300 000 рублей. Общий торговый оборот на 1909 г. «выразился в 10.000.000 рублей» [5, с. 8], а на 1911 г. Брест являлся вторым, после Белостока, городом по торговому значению с общим товарооборотом на сумму более десяти миллионов рублей.

Немаловажным фактором, повлиявшим на развитие Бреста во 2-й половине XIX – начале XX в. стала реконструкция Брестской крепости (1864 – 1888), а также строительство и развитие Брестского железнодорожного узла, объединившего Привисленские, Полесские и Московско-Брестские

железные дороги. Данный узел включал пассажирскую станцию «Брест-Центральный», товарные станции «Брест 1», «Брест 2» и «Брест 4», ряд обслуживающих предприятий [5, с. 8]. В 1865 г. пущена в эксплуатацию железная дорога Брест – Варшава. Направление имело большое значение, так как связало город с крупнейшими рынками Польши. В 1871 г. открыто направление Брест – Москва, связывавшее уездный город с крупнейшими центрами Российской империи [11, с. 3]. С этого момента Брест-Литовск становится крупнейшим железнодорожным узлом в западной части страны. Одновременно с этим начинается значительное увеличение численности городского населения. В 1872 г. основаны брестские вагоноремонтные мастерские, в 1873 г. открыта железная дорога Брест – Ковель, благодаря которой стало возможным движение поездов в Киев, а в 1886 г. – Брест – Гомель. Данные направления связали город Брест со всеми крупнейшими центрами Украины, Польши, Прибалтики (через отрезок Вильно – Лунинец) и России. Брестский железнодорожный узел работал на шести направлениях: Москва, Орша, Брянск, Киев, Варшава, Высоко-Литовск и Влодава. Он включал: 4 вокзала, 5 станций, 5 локомотивных и 2 вагонных депо, а также большое количество других предприятий, обслуживающих узел. В 1886 г. было построено здание Брестского железнодорожного вокзала, одно из крупнейших на территории Российской империи. Брестский железнодорожный вокзал и обслуживающие его предприятия стали важными рабочими центрами и, соответственно, градообразующими предприятиями, оказавшими влияние на развитие города и увеличение численности населения в том числе.

В результате анализа литературных и статистических источников данного периода [1 – 7; 9] можно наблюдать следующую тенденцию в росте городского населения: в 1841 г. в городе проживало 10 625 человек; в 1857 г. – 18 738 человек; в 1860 г. – 19 343 человек [1, с. 842]; в 1861 г. – 19 519 [10, с. 54]; в 1889 г. – 41 651, в 1897 г. – 46 565 [8, с. 40], в 1899 г. – 48 732, в 1904 г. – 47 408 граждан; в 1911 г. население увеличилось до 53 253 человек (рисунок 2) [8, с. 40].

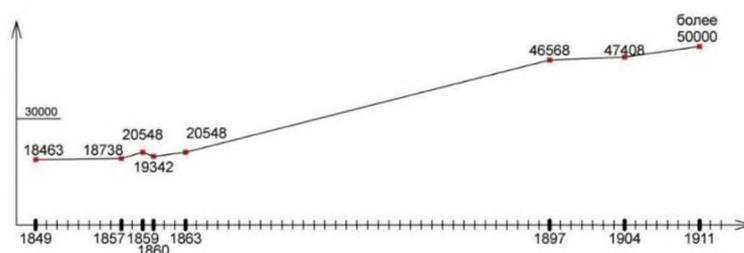


Рисунок 2. График роста численности городского населения Бреста 2-й половины XIX – начала XX в.

На протяжении истории города большими бедствиями являлись пожары (1884 г. – 11 пожаров, 1887 г. – 8, 1895 г. – 5, 1899 г. – 23 пожара). В 1895 г. случился первый, из двух крупнейших, пожар в истории нового города, который продлился с 4 по 5 мая [4, с. 94; 8, с. 36]. Во время этого пожара пострадало около 1 600 зданий в центральной части города.

Следующий, еще более масштабный пожар произошел 28-29 апреля 1901 г. [8, с. 37]. В результате полностью сгорели или значительно пострадали 14 жилых кварталов в центральной части города и гостиный двор. Был нанесён материальный ущерб в размере более 7 миллионов рублей. Большие потери от пожаров объясняются тем, что большая часть зданий в городе всё ещё была деревянной и лишь небольшое количество из кирпича.

Городская застройка достаточно быстро восстанавливалась. На месте старых деревянных домов возводились новые, в том числе из кирпича, о чём свидетельствуют слова из «Календаря-справочника города Брест-Литовска» 1913 г., составленного Я. М. Хмелевским: «На месте прежних деревянных хибарок выросли каменные двухэтажные дома красивой, во многих случаях стильной архитектуры» [8, с. 37] (рисунок 3).



Рисунок 3. Застройка улицы Збиричевской, Думская площадь (ныне Будённого).

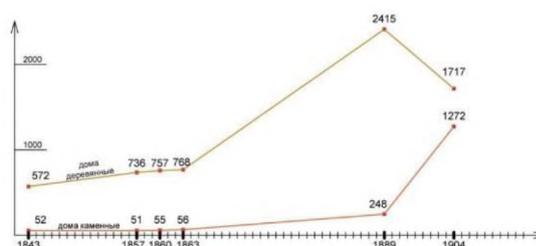


Рисунок 4. График изменения количества жилых домов города Бреста 2-й половины XIX – начала XX в.

Все вышеупомянутые факторы в значительной степени повлияли на застройку Бреста. Непосредственным показателем развития города являются статистические данные, показывающие количество жилых домов по определённым периодам. На графике (рисунок 4) показано изменение количества и соотношения каменных и деревянных жилых домов. Проанализировав социально-экономические факторы, показатели и события и соотнеся их между собой, мы можем сделать достоверные выводы о динамической тенденции роста города. К началу XX в. Брест превратился в крупный экономический центр Гродненской губернии с капитальной застройкой центральной части города каменными домами «стильной архитектуры» (приблизительно 57%) [8, с. 37]. За короткий период (1889 – 1904) численность каменных домов возросла более чем в 5 раз и к началу Первой мировой войны Брест стал самым большим городом Гродненской губернии с большим экономическим потенциалом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Гродненская губерния / сост. П. Бобровский. – СПб.: Тип. департамента Генерального штаба, 1863. – Ч. 2. – 1074 с.
2. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Гродненская губерния / сост. П. Бобровский. – СПб.: Тип. департамента Генерального штаба, 1863. – Ч. 1. – 866 с.
3. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Гродненская губерния / сост. П. Бобровский. – СПб.: Тип. департамента Генерального штаба, 1863. – Ч. 2. Приложения. – 1074 с.
4. Зоненберг, Х. История города Брест-Литовска 1016 – 1907 по достоверным источникам и правдоподобным заключениям / Х. Зоненберг. – Тересполь: Тип. И. Кобринца в Брест-Лит., 1907. – 104 с.
5. Историко-статистическое описание Гродненской губернии. 1911 / Центральный статистический комитет МВД. – СПб., 1911. – 21 с.
6. Краткий исторический очерк Гродненской губернии за 100 лет её существования, 1802 – 1902 / сост. Л. Солоневич. – Гродно: Губернская тип., 1901. – 106 с.
7. Шпилевский, П. М. Путешествие по Полесью и Белорусскому краю / П. М. Шпилевский. – Минск: Беларусь, 2004. – 251 с.
8. Хмелевский, Я. М. Календарь-справочник города Брест-Литовска на 1912 год / Я. М. Хмелевский. – Брест: Тип. И. Кобринца в Брест-Лит., 1912. – 86 с.
9. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года / Издание Центрального статистического комитета МВД; под ред. Н. А. Тройницкого – СПб., 1904. – 319 с.
10. Городские поселения в Российской империи. – СПб.: Тип. тов. «Общественная польза», 1861. – Т. 2. – 587 с.
11. Московско-Брестская железная дорога / Варшавская подкомиссия. – Б. м., б. г. – 168 с.

РЕЗЮМЕ

В данной статье рассматривается вопрос о социально-исторических условиях и предпосылках, которые влияют на развитие архитектуры. Эти вопросы рассмотрены на примере социально-экономических изменений, произошедших в городе Бресте в период с конца XIX по начало XX в. Выводы подкреплены графиками, показывающими динамику изменения численности городского населения Бреста рассматриваемого периода, а также строительства жилья. Всё это позволяет в достаточной мере изучить процессы, повлиявшие на архитектуру Бреста конца XIX – начала XX в.

SUMMARY

This article examines the socio-historical conditions and backgrounds that affect the development of architecture. These issues are considered by the example of the social and economic changes that have occurred in the city of Brest between the end of XIX and the beginning of XX centuries. Conclusions supported by graphs showing the dynamics of change in the population of the Brest the period under review the population, as well as the dynamics of housing construction. This allows a better understanding of the processes that influenced the architecture of the Brest late XIX – early XX centuries.