

УДК 726.5.03

Piotr Trojnieł, Politechnika Białostocka

НЕРЕАЛИЗОВАННЫЕ ПРОЕКТЫ АДАПТАЦИИ СЫНАГОГ НА ПОДЛАСИИ

Предвоенный, wielokulturowy krajobraz Polski współtworzyła społeczność żydowska licząca ok. trzech i pół miliona osób. Społeczność ta została wymordowana podczas II wojny światowej, a Żydzi którzy przetrwali holocaust po wojnie w większości wyemigrowali z Polski. Po ludności żydowskiej, stanowiącej w wielu miejscowościach Podlasia dość znaczną część lokalnej społeczności pozostały obiekty kultu religii mojżeszowej – synagogi, bożnice, domy talmudyczne.

Podstawowym celem niniejszej pracy jest poddanie analizie i ocenie wybranych przykładów niezrealizowanych projektów adaptacji żydowskiej architektury sakralnej – dawnych synagog i domów modlitwy – zbudowanych dla dawnych lokalnych społeczności na obszarze Podlasia w XIX i XX wieku. W grupie tej przedstawione zostały projekty adaptacji, zarówno zachowanych bożnic w Milejczycach i Sejnach, jak i nieistniejących już bożnic w Suwałkach i Krynkach.

Planowane po II wojnie światowej adaptacje podlaskich bożnic, często połączone z odbudową zniszczonych obiektów, zakładały ulokowanie w nich funkcji związanych z kulturą.

W przypadku Wielkiej Synagogi w Krynkach planowano odbudowę i adaptację na potrzeby Domu Kultury i kina. Jednak finalnie zrezygnowano z tych planów, a obiekt wysadzono w powietrze. Taki też los spotkał synagogę w Suwałkach, którą zburzono.

W przypadku synagogi w Milejczycach również planowano generalny remont i adaptację na Gminny Ośrodek Kultury. Po rozpoczęciu realizacji w latach 80. prace wstrzymano i do dnia dzisiejszego synagoga popada w ruinę. Podobne historie wiążą się z synagogami w Ciechanowcu i w Orli, w których podjęte realizacje projektów adaptacji wstrzymano. W Białej Synagodze w Sejnach pierwotnego projektu również nie zrealizowano. W chwili obecnej synagogę użytkuje „Fundacja Pogranicze”.

УДК 711.553(476.7)

Степура М.Г., БНТУ, Минск

К ВОПРОСУ СОЗДАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ОБЩЕСТВЕННЫХ ЦЕНТРОВ В ГОРОДЕ БРЕСТЕ

В настоящее время в крупных городах Беларуси возникла необходимость в развитии внеуличного транспорта и более эффективном использовании прирельсовых территорий, обладающих значительным транспортным и градостроительным потенциалом. Решением обозначенных проблем является формирование транспортно-общественных центров.

Транспортно-общественные центры, сочетающие узлы внеуличного скоростного рельсового пригородно-городского транспорта и объекты общественного обслуживания, являются важными элементами градостроительной структуры крупных городов.

Анализ планировочной структуры и транспортной сети города Бреста позволяет сделать вывод о целесообразности формирования в городе системы транспортно-общественных центров. Данная система должна состоять из 3-4 транспортно-общественных центров, которые, в зависимости от расположения в планировочной структуре города и выполняемой ими роли в системе,