

проектів, масштабність і “космічність” проектів, які знаходяться в стані реалізації. Наприклад, Міжнародний діловий центр “Москва — Сіті” (автор містобудівної концепції кол. під кер. Б. І. Тхора), або готельно-діловий комплекс “Кристал” (арх. М. Посохін);

– Будівництво в Україні дедалі більше орієнтується на західні технології і матеріали, застосування яких автоматично означає сучасність і престиж в спорудах адміністративно-управлінського призначення;

– Сьогодні в українській архітектурі немає свого сучасного стилю. А стилістично нове будівництво в повній мірі відповідає замовнику. Проте пошуки, що ведуться в цьому напрямку, дають надію на майбутнє.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гозак А. Размышления о судьбах русской архитектуры XX века. // Архитектурный вестник. Журнал Союза архитекторов России. — 2000. — №5 (56). — С. 41-47.
2. Ерофалов Б. Национальный стиль, или Какая в Украине архитектура. // А.С.С. — №1. — 2001. — С. 38-39.
3. Иконников А.В. Архитектура: рубеж веков и выбор пути.// Архитектура и строительство Москвы. — 2001. — №2-3. — С. 20.
4. Фесенко Д. High или low: взгляд из Москвы. // Интервью журналу А.С.С. — 2001. — №7. — С. 22-23.

УДК 725.4(477.74)“18/19”

К. У. Рашковский

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ЗДАНИЯ ОДЕССЫ (XIX — НАЧАЛО XX В.)

В отличие от других городов Одесса была основана как крупный торговый порт. Природно-климатические, транспортные и социальные условия были неблагоприятны для строительства крупных промышленных предприятий. Отсутствие пресной воды, сырья, свободных рабочих рук и дешевого топлива сдерживало рост промышленного строительства в городе. Дешевая жизнь благодаря порто-франко, введенному в 1918 г., также не способствовала развитию промышленности, поскольку торговля давала, несомненно, больше прибыли.

Поэтому первые предприятия были, как правило, связаны с торговлей (мельницы, хранение и обработка зерна) и снабжением местного населения продовольствием, строительными материалами и предметами широкого потребления.

Большая торговля хлебом способствовала формированию своеобразных производственных районов города: “Ближние мельницы”, “Дальние мельницы”, “Хлебный городок”, которые располагались на путях подвоза зерна со стороны Тирасполя, Балты, Овидиополя.

Хлебные магазины представляли собой капитальные складские здания в 2-3

этажа с прочными перекрытиями и стенами, где зерно, привозимое в мешках, высыпалось на пол, просушивалось, неоднократно переколачивалось и, по мере необходимости, ссыпалось в мешки и отправлялось в порт для погрузки на суда. Эти здания и по настоящее время являются интересными в архитектурном и конструктивном отношении (Сабанские казармы, дом Папудова и др.). На территории нынешнего медицинского института находилась так называемая Безымянная площадь, застроенная по периметру капитальными зданиями хлебных магазинов. Эта площадь находилась в то время на окраине города вблизи Нарышкинского и Херсонского спусков — важных трактов, по которым осуществлялся подвоз зерна из Балты, Николаева, Херсона и Очакова.

После появления железной дороги в Одессе заметно оживилось промышленное строительство, существующие предприятия увеличивали свою мощность, реконструировались.

Конфигурация побережья Одесского залива и природные условия рельефа местности определили схему разветвления железнодорожных путей, что послужило основой формирования промышленных районов города, и главным образом — Пересыпского промышленного района. Здесь появился ряд крупных предприятий: завод сельскохозяйственных машин, судоремонтный и другие. Удачное совмещение водных, железных и гужевых дорог способствовало дальнейшему успешному развитию промышленного района Пересыпи.

Если крупные предприятия были сосредоточены в Пересыпском промышленном районе, то значительное количество мелких предприятий было сосредоточено на другой окраине города — Молдаванке. Незначительные размеры производств позволяли располагать их в небольших помещениях среди жилых кварталов, не нагружая архитектурно-планировочной и градостроительной основы жилой застройки Молдаванки.

Таким образом, во второй половине XIX в. сформировались два промышленных района Одессы: Пересыпский и на Молдаванке. Некоторая часть промышленных предприятий располагалась и в других предместьях: на Слободке-Романовке, Ближних и Дальних Мельницах, Бугаевке. После постройки железной дороги и разветвления ее сети в пределах города значительная часть предприятий, грузооборот которых требовал железнодорожных путей, располагалась в непосредственной близости от магистралей железнодорожных путей (железнодорожные мастерские и др.).

Основой нынешнего южного промышленного района города можно считать так называемый “Хлебный городок”, созданный вблизи Тираспольской заставы на путях движения основных потоков зерна из Молдавии. Городок представлял собой застройку с четкой прямоугольной сеткой улиц и капитальными складскими и административными зданиями, образующими крупные кварталы. Городок был связан с Одессой Дальницкой улицей, в его центре находилась “Хлебная площадь”. Характерные наименования носили улицы Хлебного городка: “Привозная”, “Въездная”, “Пригонная”, “Балаганная”.

В Одессе имелось большое количество ремесленников-кустарей, выполнявших самые разнообразные работы по обслуживанию населения: кузнецы, столяры, мастера каретных дел и т. д. Об этом говорят старые названия улиц: Кузнечная,

Каретный пер., Ремесленная, Дегтярная, Мастерская, Канатная, Известковая, Кирпичный пер. и др., где жили и работали эти мастерские и осуществлялось производство определенных видов товаров. Значительная часть кустарных небольших производств была сосредоточена в районах Привоза, Старого и Нового базаров, Алексеевского базара и товарной железнодорожной станции, где всегда было много приезжих и бойко происходила торговля.

Железнодорожные мастерские (завод им. Январского восстания) были основаны в 1864 г. Это было второе по численности работающих после джутовой фабрики (где работало 1200 чел.) предприятие в Одессе, к концу XIX в. там работало около 1000 чел.

Они размещались в районе Молдаванки, вблизи слободки Воронцова и Ново-Конной площади. Промышленная площадка мастерских примыкала южной стороной к Ближним Мельницам и второму христианскому кладбищу; северо-восточной стороной — к слободке Воронцова; западной стороной — к территории товарной станции.

Вначале главные подъездные ж.-д. пути к пассажирскому вокзалу “Одесса-Главная” проходили непосредственно по территории железнодорожных мастерских. Однако в начале XX в., в связи с ростом города и увеличением численности пассажирских поездов, возникла необходимость капитальной реконструкции предприятия. Подъездные магистрали были вынесены за пределы промышленной площадки. Таким образом, территория мастерских оказалась зажатой с юга главными подъездными путями, а с севера сортировочными путями товарной станции.

Все возрастающий объем работ по обслуживанию подвижного состава требовал строительства новых производственных зданий и увеличения территории мастерских. В итоге, после решения сложных задач реконструкции и расширения предприятия, связанных с переносом железнодорожных путей, участок вытянулся до 2500 м при ширине около 100 м. В этих условиях весьма сложно было создать хорошее решение генерального плана.

Территория железнодорожных мастерских разделена на две зоны: зона ремонта паровозов и зона ремонта вагонов. Капитальная реконструкция предприятия со сносом старых строений и строительством новых корпусов началась примерно в начале XX века (1900–1906 гг.). Были построены цехи: для ревизии подвижного состава, метизный, для ремонта колесных пар, сталелитейный и др.

Все производственные здания были построены из высококачественного кирпича без штукатурки, с покрытиями по металлическим фермам или балкам. Качество строительных работ было довольно высоким. Пилястры, перемычки над окнами и дверными проемами, карнизы, пояски, парапеты, дымовые и вентиляционные трубы выполнены из кирпича с тщательной проработкой декоративных элементов.

Наибольший интерес с архитектурно-строительной точки зрения представляет паровозоремонтный цех. Это одноэтажное двухпролетное здание высотой около 12 м (до карниза), протяженностью около 80 м и шириной 35 м с трехэтажными пристройками по торцам.

Пристройки решены в виде башен с развитыми, богато декорированными карнизами, парапетами и поясами. В нижней части пристроек — тамбуры и ворота для въезда паровозов в цех.

Кладка стен выполнена из красного кирпича, между окнами на всю высоту простенков (около 8 м) также из кирпича выложены контрфорсы. Окна высотой 7 м завершаются арочными перемычками с оштукатуренным замковым камнем. В пристройках окна верхних этажей решены в виде круглых проемов — “розеток” диаметром 4 м с оштукатуренной и расшитой швами на клинья арочной перемычкой. Переплеты круглых окон выполнены из криволинейных элементов в виде сложного орнамента.

В целом, при высоком качестве строительных работ и сложной орнаментовке фасадов, архитектура здания все же эклектична. Здесь использованы мотивы романской и готической архитектуры, а также приемы декоративной кирпичной кладки отдельных элементов фасада, ставшие традиционными для фабрично-заводской архитектуры тех лет.

Необычным, но вполне обоснованным является размещение по торцам здания, между выступающими многоэтажными пристройками, невысоких кирпичных труб (высотой 20-25 м) круглого сечения. Это вентиляционные трубы, которые, в соответствии с технологическими требованиями для паровозостроительных цехов необходимы для активной вентиляции по удалению дыма, паров и вредных газов. Поэтому в торцах здания расположены мощные вентиляционные установки и трубы, активно формирующие силуэт здания в целом. На трубах, как и на фасадах, сделана декоративная выкладка завершающей части.

Несущими конструкциями цеха служат решетчатые клепаные стальные колонны и фермы. Наружные кирпичные стены выполняют функции ограждающих конструкций, колонны весьма сложной формы с уступами в верхней части служат также для опирания подкрановых балок. Поскольку мостовые краны имеются в обоих пролетах, по среднему ряду расположены спаренные колонны, которые вверху, выше подкрановых балок, объединяются в один ствол, на который опираются фермы смежных пролетов.

По верху в продольном направлении между колоннами расположены металлические связи из решетчатых клепаных элементов. Для увеличения жесткости колонн в средней части, в местах опирания подкрановых балок и ферм, применены конструкции из клепаных стальных листов.

Главные здания трамвайного депо были построены в начале XX в. на Водопроводной ул. вблизи “Привоза” и в районе слободки Воронцова, вблизи товарной железнодорожной станции. Оба здания были построены почти одновременно одной строительной фирмой и, возможно, по проекту одного архитектора. Здание депо на Водопроводной ул. пятипролетное, а в районе товарной станции — трехпролетное. В остальном архитектурно-строительное решение одинаково. Стены — кирпичные, неоштукатуренные, с пилястрами на простенках. Над окнами и проемами — арочные кирпичные перемычки с декоративным замковым, также кирпичным камнем. Кладка стен выше пилястр (до карниза) декорирована путем применения уступов, выступов, фигурной кладки и т.д. Пластика кирпичных стен выполнена с большим мастерством и тонким пониманием конструктивных и декоративных возможностей кирпича. Качество кладки кирпичных стен и ее элементов очень высокое.

Рисунок окон основан на применении двух вертикальных и трех горизонталь-

ных металлических импостов, расчлененных тонкими переплетами на ячейки. В целом он прост и изящен.

Торцы здания представляют собой непрерывный ряд ворот для въезда трамвая; в депо у товарной станции один торец, выходящий на красную линию улицы, — глухой. Ворота металлические, из рифленого железа, усиленные крестообразными ребрами жести. Проемы ворот арочные, заполненные двумя створками с полуарочными завершениями и устройствами для пропуска контактных проводов.

Верхние части зданий по торцам выше ворот выполнены в виде треугольных остекленных фронтонов. Кроме окон на боковых фасадах и стеклянных витражей по торцам, для естественного освещения предусмотрены зенитные треугольные фонари, расположенные в верхней части каждого пролета.

Крыша — черепичная по двускатным металлическим фермам. По углам, а также в торцах здания, в местах сопряжения скатов крыш, возвышаются кирпичные дымовые трубы в виде своеобразных декоративных элементов.

Качество строительных работ весьма высокое. Удачно найденное для своего времени архитектурно-строительное решение зданий депо и повторение его с некоторыми изменениями в двух вариантах свидетельствуют о мастерстве одесских зодчих и правильном понимании таких важных вопросов, как типизация и унификация в строительстве.

Рядом с трамвайным депо на Водопроводной ул. построены вагоноремонтные мастерские. Характерным для этого здания является пилообразный (шедовый) профиль покрытия, обеспечивающий хорошее равномерное освещение рабочих мест по всей длине здания.

Стены здания кирпичные, окна арочные, ворота с раздвижными створками из профилированного железа.

Несмотря на оригинальность архитектурно-строительного решения всего здания в целом, декоративные мотивы кирпичной кладки (перемычки, подоконники, пояски и т.д.), а также колористический строй примененных строительных материалов выражают стилевое единство объектов по обслуживанию трамвая.

Для питания электроэнергией высокого напряжения трамвайной контактной сети вблизи депо у товарной станции построено здание тяговой подстанции. Здание одноэтажное, однопролетное, с подвальным этажом, высоко выступающим над уровнем земли. У входа расположен развитый объем тамбура с лестницей.

Фасадная стена здания расположена по красной линии улицы и смещена с плоскостью заднего торцевого фасада трамвайного депо. Стены кирпичные, окна с арочными перемычками, в простенках имеются пилястры, опирающиеся на выступ цоколи. Перед окнами подвального этажа сделан приямок с металлическим ограждением. Перемычки подвальных окон также арочные кирпичные.

Кирпичная кладка выполнена высококачественно, с тщательной выкладкой деталей простого, но выразительного рисунка, особенно верхней части стен, карниза, перемычек и торцов здания.

Рядом с производственными зданиями по обслуживанию трамвая в районе Водопроводной ул. и Товарной станции расположены четырехэтажные административные здания. Фасады этих зданий явно выражают их административное

назначение и принадлежность объектов к производственным комплексам. Стены выполнены в кирпичной кладке с применением оштукатуренных подоконников, перемычек, карнизов и некоторых деталей. Удачно найдено масштабное и колористическое единство этих зданий с производственными корпусами и примыкающими к ним городскими жилыми строениями.

Приведенные примеры архитектурно-строительного решения производственных зданий трамвайного депо свидетельствуют о правильном понимании сложных задач промышленного зодчества. Техническая грамотность, высокое качество работ и стилевое единство объектов вошли органически в архитектуру города и обогатили ее.

Завод по производству сельскохозяйственных машин И.И. Гега (ныне им. Октябрьской революции) — одно из крупнейших предприятий города, был основан в 1854 г. на Дальницкой ул. В 1893 г. для завода был приобретен участок на Пересыпи по Московской улице. Новая территория примыкала к морю и имела железнодорожные пути. Несмотря на капитальное переустройство предприятия в связи с переходом на новое место, за 15 лет (с 1889 по 1904 гг.) общее производство плугов увеличилось в 20 раз.

Первым был построен кузнечный цех. Затем, на протяжении нескольких лет, были построены литейный и механический цехи, столярная и слесарная мастерские, второй кузнечный цех и др. здания. Материалом стен служил, как правило, кирпич, однако широко применялся и местный камень — ракушечник. Покрытия цехов выполнялись бесчердачными, по металлическим фермам с продольными светоаэрационными фонарями. Цехи были оборудованы подъемно-крановым оборудованием (мостовыми кранами, кран-балками).

Антисанитарное состояние мелких скотобоев часто было причиной массовых заболеваний городского населения. В связи с этим городская управа объявила конкурс на лучший проект городской скотобойни. Наиболее удачным был признан проект арх. Л. Тарнопольского.

Ввиду отсутствия средств для осуществления всего проекта в целом, решили строить по очередям. Окончательный вариант проекта скотобоев и скотопригонного рынка был разработан арх. А. Тодоровым. Пристройка осуществлялась в 1885 — 1889 гг.

Участок скотобоев на Пересыпи по Московской дороге примыкает северной границей к побережью. Такое расположение было наиболее оправданно по условиям доставки скота со стороны Николаевского тракта, использования морской воды для производственных нужд и перспективы развития с использованием железнодорожного и морского транспорта.

Бойни были построены по так называемой “Мюнхенской системе”, при которой помещения для убоя скота располагались на территории в виде павильонов: три для крупного скота, один — для мелкого (овец, телят), один для свиней. Высота всех павильонов одинаковая — около 5,5 м. Кроме боен, на территории были сооружены здания для утилизации отходов с лабораторией. Участок обнесен каменной оградой, дороги и тротуары вымощены булыжниками и плитами. Для животных, заподозренных в болезни, выделена изолированная зона с изолятором и бойнями.

Все павильоны выполнены из кирпича с крышей по деревянным стропилам. В верхней части крыши по коньку устроены вентиляционные фонари; приток воздуха осуществляется через специальные отверстия в стенах, расположенные у пола. Полы выстланы плитами из лавы с заполнением швов цементным раствором. Стены изнутри на высоту 2,1 м (панели) оштукатурены цементным раствором, верхняя часть стен оштукатурена известковым раствором.

Кроме указанных объектов, на территории скотобоен также построены два водоемных здания с резервуарами на 10 тыс. ведер, здания администрации и ветеринарного надзора, казармы для рабочих, конюшни и цейхгауз.

Характерной особенностью архитектурно-художественного решения большинства зданий и павильонов является интересное сочетание кирпичной кладки стен с декоративной обработкой карнизов, поясков и других элементов — с открытыми конструкциями крыши в виде деревянных фигурной обработки стропил и черепичной кровли.

Комплекс сооружений портового элеватора и мельницы расположен на Пересыпи по Московской ул. и примыкает со стороны моря к Хлебной гавани. Главный вход и въезд на территорию предусмотрены со стороны улицы, где расположен административный корпус. В глубине участка, параллельно улице, находятся здание мельницы и склад муки. Расположенные по торцам участка складские и вспомогательные корпуса замыкают по периметру застройку, образуя просторный внутривозводской двор.

Элеватор, находящийся на некотором отдалении от мельницы, связан с нею транспортными галереями большой протяженности, обеспечивающими погрузку зерна из элеватора в трюмы судов, на железнодорожный и гужевого транспорт, транспортировку зерна на мельницу и др. операции. Торговля осуществлялась не только зерном, но и мукой, в этой связи расположение зернового элеватора вблизи мельницы позволяло наилучшим образом решать вопросы, связанные с хранением, перегрузкой, переработкой и торговлей хлебом.

Наиболее интересной с архитектурно-строительной точки зрения является мельница. Здание состоит из двух объемов: четырехэтажного и шестизэтажного, примыкающих друг к другу с некоторым смещением в плане. В уровне первого этажа высокой части здания предусмотрена погрузочная рампа с навесом, примыкающая к ж.-д. ветке; завершают шестизэтажный объем мельницы две круглые, высокие (около 15 м) башни с куполообразным завершением, возвышающиеся над карнизом по краям фасада. Главный вход в здание мельницы предусмотрен через другую четырехэтажную часть здания, где имеется крытое крыльцо. Большие поверхности кирпичных неоштукатуренных стен расчленены спаренными пилястрами, поясками и небольшим венчающим карнизом. Качество работ высокое, хорошо выполнены детали в кирпиче, а также металлические анкера балок, выведенные на наружную поверхность стены в виде ажурных вензелей.

Несколько выпадают из общего архитектурного решения элементы гражданской архитектуры: арочные окна, спаренные и строенные оконные проемы небольшой ширины, излишне вычурный рисунок башен, куполов и завершающих надстроек. Отсутствует какая-либо попытка найти стилевую связь между объемами

зданий, побудованих в різне час, але представляють по суті одне виробниче будинок.

Більше різноманітності декоративних мотивів при сильних горизонтальних і вертикальних члененнях основних об'ємів і наявності надмірно високих башен роблять архітектуру будинку еkleктичної.

УДК 711.122+711.13:504

І. І. Устинова

ЩОДО ЕКОЛОГІЧНИХ ПЕРЕДУМОВ СТАЛОСТІ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Забезпечення умов сталого розвитку, під яким розуміється підтримання стану екологічної рівноваги в процесах взаємодії Природи та Суспільства, відноситься до новітніх завдань регіонального планування. Проте такі завдання можуть бути виконаними лише за умов, коли вони відповідають реальним можливостям території, обумовленим законами Природи. Мова йде про закономірність екосистемної саморегуляції, виконання якої забезпечує принцип екологічної рівноваги, та про пов'язане із цим світосприйняттям поняття ємності середовища, визначення якої при плануванні розвитку міст та регіонів України сьогодні є обов'язковим (статті 51, 59 Закону "Про охорону навколишнього природного середовища") [1-3].

Згідно із закономірністю саморегуляції, кожен регіон має певну демографічну ємність, резерв якої зумовлює зростання, а нестача — скорочення чисельності його населення [4]. Розрахунки демографічної ємності, як головного обмеження розвитку, що проведені за розробленою автором методикою [1], показують, що у 1986 році Україна наблизилась до реалізації умов екологічної рівноваги та сталого розвитку: параметри чисельності населення досягли показників ємності середовища, відповідно: 50,99 та 50,81 млн. чол. Обрахунки показують, що, за результатами перепису 2001 року, параметри розвитку також відповідають умовам сталості, але з іншими показниками чисельності та ємності, — 48,46 та 48,38 млн. чол. Зазначені зміни можуть бути пояснені дією механізму саморегуляції, який узгоджує: зниження ємності із додержанням територіальної умови екологічної рівноваги — розширенням міських територій у межах просторового ліміту площі інтенсивного антропогенного освоєння середовища; а скорочення чисельності із додержанням функціональної умови екологічної рівноваги — посиленням екосистемної реакції, що вирівнює параметри чисельності та ємності.

У регіональному плануванні прийняття проектного рішення завжди базується на демографічній гіпотезі [5]. Дотепер при демографічних обрахунках виходять з того, що визначальними для відтворення населення та його міграційної спроможності є соціально-економічні процеси [6]. Це відповідає "екологічній дійсності" на етапі зростання чисельності в умовах резерву ємності території. Однак в умовах