

УДК 94(476)

UDC 94(476)

**РАСПРАЦОЎКА І ЗМЯНЕННЕ
ГЕНЕРАЛЬНАГА ПЛАНА МІНСКА
(1945–1965 гг.)****WORKING OUT AND CHANGING
THE GENERAL PLAN OF MINSK
(1945–1965)****А. В. Курдо,***аспірант кафедры гісторыі Беларусі
новага і навішага часу БДУ***A. Kurdo,***Postgraduate Student of the Department of History
of Belarus of Modern and Contemporary Time, BSU*

Паступіў у рэдакцыю 27.08.20.

Received on 27.08.20.

У артыкуле разглядаюцца пытанні гісторыі горадабудаўніцтва Мінска ў 1945–1965 гг. Паслядоўна вызначаюцца этапы стварэння, прыняцця і выканання генеральнага плана сталіцы і яго карэктывак. Паказаны пераўтварэнні ў сістэме магістральна-вулічнай сеткі горада. Разглядаюцца праблемы забудовы цэнтральнай часткі горада. Паказаны вынікі будаўніча-аднаўленчых работ, якія былі ажыццяўлены за дваццацігоддзе.

Ключавыя словы: Мінск, горадабудаўніцтва, генеральны план, магістральна-вулічная сетка.

The article considers the questions of history of city building of Minsk in 1945-1965. It sequentially defines the stages of creating, accepting and conducting the general plan of the capital city and its corrections. The article shows the transformations in the system of highway and street network of the city. It considers the problems of building the central part of the city, shows the results of building and renovating work which has been conducted during two decades.

Keywords: Minsk, city building, general plan, highway and street network.

Уводзіны. У 1945–1965 гг. Беларусь уступіла ў новы этап свайго горадабудаўнічага развіцця. У гэты час адбываецца інтэнсіўны рост урбаністычных працэсаў, Мінск паказвае імклівы рост паказчыкаў горадабудаўніцтва, транспартнай сеткі і сацыяльна-культурнай прасторы. Адбываецца трансфармацыя горадабудаўнічых прынцыпаў у адпаведнасці з пасляваеннымі ўмовамі. Менавіта гэты вопыт можа быць выкарыстаны і ў нашы дні. Неабходна адзначыць, што даволі значная частка сучасных жылых раёнаў, транспартных і жыллёвых камунікацый была закладзена і пабудавана менавіта ў 1945–1965 гг. Такім чынам, разумеючы прынцыпы, на якіх быў узноўлены і пабудаваны Мінск у пасляваенны час, мы атрымліваем магчымасць больш эфектыўна выкарыстоўваць і развіваць сучаснае гарадское асяроддзе сталіцы. Усё гэта дазваляе з упэўненасцю сцвярджаць, што даследаванне горадабудаўнічых працэсаў пасляваеннага часу мае не толькі тэарэтычную, але і практычную значнасць.

Мэта даследавання – вызначыць асаблівасці распрацоўкі і змянення генеральнага плана Мінска ў 1945–1965 гг.

Храналагічныя рамкі даследавання былі абраныя з улікам наступных прычын: з заканчэннем актыўных баявых дзеянняў у 1945 г. вызваліліся рэсурсы і сродкі для аднаўлення ў тым ліку і гарадской інфраструктуры, што ў сваю чаргу стала штуршком для пераходу да больш актыўных будаўнічых работ у гарадской прасторы Мінска. Верхняя храналагічная мя-

жа даследавання абумоўлена завяршэннем рэалізацыі сямігадовага плана развіцця народнай гаспадаркі СССР (1959–1965).

Асноўная частка. Развіццё горадабудаўніцтва Мінска ў пасляваенны перыяд адбывалася ў складаных умовах моцнага разбурэння не толькі самога горада, але і яго сацыяльнай і эканамічнай сфер, недахопу жылля і інфраструктуры, няпростай дэмаграфічнай сітуацыі. Аднай з найбольш прыярытэтных задач для БССР пасляваеннага перыяду стала аднаўленне Мінска. У канцы 1944 г. пачалася распрацоўка планіроўкі і рэканструкцыі горада на пятнаццацігадовы перыяд. Да пачатку 1946 г. праект быў паспяхова завершаны. Аўтарамі першага пасляваеннага генеральнага плана былі архітэктары М. Андросаў, Н. Трахтэнберг, інжынеры К. Іваноў, Р. Абрацова і В. Талмачоў [1].

Праект планіроўкі грунтаваўся на тэхніка-эканамічным вывучэнні характару і маштабу развіцця асноўных горадаўтваральных фактараў у народнай гаспадарцы Мінска. Разліковая колькасць насельніцтва да 1960 г. была вызначана ў 450–600 тыс. чалавек, што ўдвая пераўзыходзіла фактычную колькасць насельніцтва 1939 г. [2]. У той час такі маштаб развіцця горада ўяўляўся некалькі завышаным, пазней рэчаіснасць паказала не толькі абгрунтаванасць прынятых дэмаграфічных разлікаў (па перапісе 1959 г. у Мінску пражывала 510 тыс. чалавек) [3], але хутчэй нават недаацэнку некаторых горадаўтваральных фактараў эканамічнага і незканамічнага характару.

Для актыўнага развіцця Мінска выключна важнае значэнне мелі хуткае аднаўленне і рэканструкцыя разбураных прамысловых прадпрыемстваў, будаўніцтва новых прадпрыемстваў саюзнага значэння – трактарнага, аўтамабільнага, веласіпеднага заводаў, танка-суконнага камбіната, а таксама аднаўленне і развіццё навуковых устаноў, вышэйшых і сярэдніх спецыяльных устаноў.

Яшчэ ў даваенныя гады на месцы дарэвалюцыйнай спадчыны – невялікіх, прымітыўна абсталяваных фабрык і заводаў з разнастайнай спецыялізацыяй – пасля рэканструкцыі, замены абсталявання, пашырэння вытворчых плошчаў паўсталі буйныя прадпрыемствы. Вядучае становішча ў прамысловым профілі горада заняла металаапрацоўка, галоўным чынам станкабудаванне. У пасляваенны перыяд гэты кірунак прамысловай спецыялізацыі Мінска атрымаў яшчэ больш шырокае развіццё [4]. Адначасова пашыраліся і прадпрыемствы лёгкай прамысловасці, павялічвалася вытворчасць тканін, абутку, харчовых прадуктаў і іншых тавараў народнага спажывання. Велізарны маштаб гарадскога будаўніцтва абумовіў адпаведнае развіццё будаўнічай прамысловасці. План пяцігодкі (1946–1950), прыняты Вярхоўным Саветам СССР 18 сакавіка 1946 г. [5, с. 256–259], прадугледжваў для БССР пашырэнне машынабудаўнічай прамысловасці і будаўніцтва аўтамабільнай прамысловасці.

Сетка навуковых устаноў Акадэміі навук БССР, розных ведамстваў, а таксама вышэйшых і сярэдніх спецыяльных устаноў аднаўлялася і атрымлівала значнае развіццё. Навуковыя ўстановы ў Мінску сталі важным горадаўтваральным фактарам яго развіцця.

Галоўная горадабудаўнічая ідэя новага праекта планіроўкі Мінска заключалася ў тым, каб пры яго аднаўленні і далейшым развіцці комплексна і на высокім узроўні вырашыць сацыяльна-эканамічныя, гігіенічныя, тэхнічныя і эстэтычныя задачы. Новы генеральны план павінен быў забяспечыць гарманічнае развіццё горада, якое магло адказваць сучасным запытам грамадства таго часу. У адпаведнасці з павелічэннем колькасці гарадскога насельніцтва тэрыторыя горада пашыралася прыкладна ўдвая пераважна ў паўночна-ўсходнім і паўднёва-ўсходнім напрамках, найбольш спрыяльным па прыродных умовах і блізкіх да месцаў працоўнай занятасці. У функцыянальным занаванні гарадской тэрыторыі праект планіроўкі зыходзіў з імкнення выразна вылучыць жылыя, прамысловыя і іншыя зоны горада, улічваючы пры гэтым мясцовыя прыродныя і планіровачныя ўмовы, а таксама будынкi, якія захаваліся [6].

Размяшчэнне прамысловых прадпрыемстваў у горадзе, якое склалася ў мінулым, не ўсюды было спрыяльным. Некаторыя прад-

прыемствы, у тым ліку экалагічна шкодныя, апынуліся сярод жылой забудовы. У сувязі з гэтым у мэтах упарадкавання прамысловага будаўніцтва і паляпшэння ўмоў пражывання намячаліся арганізацыя прамысловых зон на перыферыі горада, паступовы вывад з жылых раёнаў экалагічна-шкодных прадпрыемстваў, рэзкае зніжэнне іх уплыву на жылую зону шляхам прымянення розных тэхнічных прылад і ахоўных зялёных зон паміж імі і жылой забудовай. Так, была дэмантавана ГЭС-1, размешчаная ў цэнтральным раёне, перакладзены на перыферыю горада мясакамбінат са скатапрыгонным дваром, некаторыя склады і камунальныя прадпрыемствы. Усе гэтыя мерапрыемствы спрыялі паляпшэнню гарадскога мікраклімату і больш дакладнай планіровачнай арганізацыі горада. Аднак цалкам ліквідаваць цэраспалосіцу ў размяшчэнні жылых і прамысловых комплексаў у горадзе да гэтага моманту не ўдалося.

Размяшчэнне прадпрыемстваў у прамысловых раёнах дазволіла засяродзіць у буйных жылых масівах і звязанае з імі насельніцтва, рацыянальна і комплексна арганізаваць транспартнае, інжынерна-тэхнічнае і камунальнае абслугоўванне гэтых масіваў. Разгрупаванне прамысловых раёнаў адносна жылой зоны дазволіла больш раўнамерна размеркаваць патоки гарадскога руху.

Развіццё Мінску мусіла ісці па шляху стварэння кампактнага горада з улікам гістарычнай забудовы, але з пераглядам яе планіровачнай арганізацыі. Для жылой зоны вылучаліся найбольш здаровыя з санітарнага пункту гледжання тэрыторыі. Неспрыяльныя па натуральных або планіровачных умовах тэрыторыі, у мінулым занятыя жылой забудовай, вызначалася выкарыстоўваць для іншых мэтаў. На адной з такіх пляцовак на беразе ракі Свіслач у 1949–1950 гг. быў разбіты парк ім. Янкі Купалы. Гэты парк значна палепшыў аблічча цэнтра горада, прынёс у гарадскі ландшафт адчуванне прастору і маляўнічасці [7, с. 113].

Планіроўка жылой зоны прадугледжвала арганізацыю ўзбуйненых кварталаў плошчай 9–10 га. Новую жылую забудову ў асноўным (50 % жылой плошчы новага будаўніцтва) меркавалася ажыццявіць у відзе чатырох- і пяціпавярховых будынкаў. Двух- і трохпавярховыя дамы складалі 30 % новага будаўніцтва, а аднапавярховая індывідуальная забудова – 20 %. У найбольш важных з горадабудаўнічага пункту гледжання ўчастках жылой зоны меркавалася будаўніцтва дамоў павышанай павярховасці (7–12 паверхаў) [8].

Вялікая рэканструкцыя вызначалася ў сістэме магістральна-вулічнай сеткі горада, якая разглядалася не толькі з тэхнічнага і ўтылітарнага боку, але і як фактар, які забяспечвае адзінства кампазіцыі гарадскога плана. Ра-

дыяльная сістэма вуліц Мінска, якая склалася па напрамках падыходаў да горада вонкавых дарог, ператваралася ў радыяльна-кальцавую [9].

Аснову гэтай сістэмы складалі два гарадскія магістральныя дыяметры, што перасякаюцца ў цэнтры, а таксама радыяльныя і кальцавыя магістралі, якія іх аб'ядноўваюць.

Першы магістральны дыяметр працягласцю каля 10 км пачынаўся ад падыходу да горада аўтамагістралі Мінск – Масква. Яна перасякала ўсю жылую зону з паўночнага ўсходу на паўднёвы захад па вуліцах Пушкінскай, Савецкай, Маскоўскай, Чкалава, Брылеўскай з выходам да аўтамагістралі Мінск – Брэст. У цэнтральнай частцы горада, ад пл. Перамогі да пл. Леніна (з 1991 г. пл. Незалежнасці) уключна, участак гэтага дыяметра атрымаў значэнне галоўнай магістралі горада і кампазіцыйнай восі цэнтра сталіцы. Шырыня магістралі была прынятая 48 м [10, с. 69]. Ператвараўся і падоўжны профіль магістралі, што стварыла спрыяльныя ўмовы для забудовы і гарадскога руху. Для разгрузкі галоўнай магістралі ў цэнтральнай частцы горада з захаду на ўсход ад яе былі прадугледжаны два абходныя магістральныя напрамкі [11, с. 141, 142, 144, 145].

Другі магістральны дыяметр горада праектаваўся ў кірунку з паўднёвага ўсходу на паўночны захад па Магілёўскай шашы (цяпер праспект Партызанскі) і далей праз цэнтр горада да парку культуры і адпачынку. Асноўным звяном гэтага магістральнага дыяметра былі прынятыя Магілёўская шаша і вул. Леніна з улікам карэннай рэканструкцыі іх папярочнага і падоўжнага профілю. Шырыня магістралі ўсталёўвалася – 45–90 м. Да 30–35 м вызначалася пашырыць радыяльныя магістралі – Лагойскі тракт, Чэрвеньскі тракт, вуліцы Горкага, Апанскага і інш [12].

Важная роля ў новай сістэме магістралі адводзілася кальцавым магістралям, пры стварэнні якіх прадугледжвалася рэканструкцыя існуючых вуліц і новыя прабіўкі. Галоўная кальцавая магістраль шырынёй 45–60 м пракладвалася па Даўгабродскай вуліцы, Камароўскім завулку і па новых напрамках. Яна павінна была аб'яднаць асноўныя жылыя і прамысловыя раёны, найважнейшыя транспартныя вузлы горада – Прывакзальную плошчу, плошчы каля ўваходаў у паркі, стадыёны і г. д. Агульная даўжыня кальцавой магістралі складала каля 10 км. Другая кальцавая магістраль праектавалася праз перыферычныя жылыя раёны. Яе шырыня вызначалася ў 30–35 м.

Выбар радыяльна-кальцавой сістэмы магістраляў для Мінска ў той час выцякаў з характару гістарычнай планіровачнай структуры горада і агульнай ідэі кампазіцыі гарадскога прастору. Магістральныя дыяметры з абходнымі напрамкамі ў цэнтральнай частцы гора-

да, радыяльныя і кальцавыя магістралі фарміравалі аснову архітэктурна-планіровачнай сістэмы горада, дапамагаючы раскрыць мастацкае ўзаемадзеянне яго асобных раёнаў і асноўных архітэктурных ансамбляў. У канчатковым выніку ясная сістэма магістраляў, сетка грамадскіх цэнтраў, своеасаблівасць натуральнага ландшафту тэрыторыі вызначылі мастацкую кампазіцыю гарадскога плана, арганічна звязаную з прынятым функцыянальным занаваннем і канкрэтнымі горадабудаўнічымі ўмовамі.

Найважнейшай праблемай праекту планіроўкі было стварэнне новага ансамбля ў цэнтры сталіцы, у архітэктурна-мастацкім абліччы якога, па рэкамендацыях зверху, павінны былі адбіцца росквіт сацыялістычнай культуры, гераічная барацьба і гістарычныя перамогі беларускага народа. Такая задача ставілася перад горадабудаўнікамі Мінска яшчэ ў даваенныя гады, але тады яна не атрымала здавальняючага рашэння. Пабудаваныя ў 1930-я гг. буйныя грамадскія будынкі – Дом ураду, Дом афіцэраў, тэатр оперы і балета і інш. – сталі важнымі элементамі цэнтра горада, якія надалі яму новы змест, маштаб і новыя рысы ў архітэктурным абліччы. Аднак разгрупаванне гэтых будынкаў на тэрыторыі раёна, а таксама забудовы і сеткі гарадскіх вуліц не дазволілі стварыць паўнаватарсны ў функцыянальным і архітэктурна-мастацкіх адносінах галоўны архітэктурны ансамбль сталіцы. У праекце планіроўкі горада, распрацаваным у 1938 г. пад кіраўніцтвам В. Вітмана ў Ленінградскім філіяле Гіпрагора РСФСР, вызначалася стварыць галоўную плошчу сталіцы перад Домам ураду, прасторава звязаўшы яе праз Універсітэцкі гарадок з Прывакзальнай плошчай. Пры гэтым галоўная магістраль горада – Савецкая вуліца (з 2005 г. – праспект Незалежнасці) – захоўвалася шырынёй 18–26 м, мала чым адрознівалася ад іншых вуліц цэнтральнай часткі горада і заставалася невыразнай па характары планіроўкі і забудовы [13, с. 25–33].

Ідэя арганізацыі галоўнай плошчы горада ў канцы асноўнай магістралі, на перыферыі цэнтральнага раёна, і да вайны была прызнана няўдалай. Ужо тады былі зроблены спробы наблізіць галоўную плошчу да гістарычнага цэнтра горада. Гэта дазволіла б арганічна звязаць галоўны архітэктурны ансамбль сталіцы з усімі яе жылымі і прамысловымі раёнамі.

Пры рэканструкцыі Мінска прадставілася магчымасць зноў вярнуцца да пытання аб месцы галоўнай плошчы і аб'ёмна-прасторавай арганізацыі цэнтральнага ансамбля. У «эскізі-ідэі» планіроўкі Мінска былі новыя прапановы аб месцы галоўнай плошчы з галоўнай магістраллю, асноўнымі раёнамі горада і з напрамкамі яго далейшага тэрытарыяльнага развіцця. Пошукі працягваліся: разам з мінчанамі ў конкурсах на лепшае рашэнне цэнтральнага ан-

самбля сталіцы БССР удзельнічалі архітэктары Масквы і Ленінграда.

Новае архітэктурнае рашэнне цэнтральнага ансамбля сталіцы залежала ад стаўлення да збудаванняў, якія захаваліся, і тых, якія засталіся ў тэхнічна прыдатным для аднаўлення стане, а таксама да сеткі вуліц і камунікацый. Абследаванне цэнтральнага раёна паказала, што з 825 будынкаў, размешчаных у яго 22 кварталах, да сярэдзіны 1944 г. захавалася толькі 60 каменных малапавярховых і 20 драўляных хат. Акрамя таго, магло быць адноўлена каля 200 будынкаў [14]. Ва ўмовах надзвычай вострай патрэбы ў жылым фондзе выбар шляху аднаўлення і будаўніцтва цэнтральнага раёна прадстаўляў адказную задачу. Многія арганізацыі імкнуліся да неадкладнага ўзнаўлення гэтых будынкаў. Аднак у выпадку іх аднаўлення гублялася магчымасць радыкальнай змены гістарычнай планоўкі раёна (так як будынкi стаялі па чырвоных лініях вузкіх вуліц), а таксама абцяжарвалася дасягненне архітэктурнага адзінства ўсёй забудовы цэнтра і галоўнай магістралі [15].

У выніку ўсебаковага абмеркавання быў абраны шлях карэннай рэканструкцыі ўсёй планіровачнай сістэмы і забудовы цэнтральнага раёна. Аднаўленню падлягалі толькі тыя будынкi, якія не заміналі паляпшэнню гарадской планіроўкі, астатнія былі разабраны. Тады ж было прынята рашэнне аб новай трасе галоўнай магістралі і аб новым месцы для цэнтральнай плошчы [7, с. 123].

Лепшым месцам для плошчы быў прызнаны размешчаны насупраць сквера і ЦК КПБ квартал, цалкам разбураны падчас акупацыі. Гэты ўчастак прамавугольнай формы плошчай каля 4 га доўгім бокам прымыкаў да галоўнай магістралі сталіцы. Абранае месца на высокім плато, размешчаным над поймай р. Свіслач, побач з гістарычным цэнтрам горада стварала перадумовы для цікавага аб'ёмна-прасторавага рашэння новага ансамбля.

Праектаванне цэнтральнага ансамбля вялося на працягу ўсяго 1945 г. і ў пачатку 1946 г. Адначасова з заканчэннем работ па генеральным плане архітэктары У. Кароль, С. Сперанскі, Н. Трахтэнберг склалі праект планіроўкі і забудовы цэнтральнай часткі горада на тэрыторыі 150 га, у якой былі ўлічаны найбольш цікавыя прапановы ўдзельнікаў конкурсаў, а таксама знойдзены новыя рашэнні. У гэтым варыянце цэнтральны раён Мінска трактаваўся вельмі шырока; ён быў задуманы як комплекс архітэктурных ансамбляў, якія размяшчаліся ўздоўж трохкіламетравага ўчастка галоўнай магістралі сталіцы. Папярочныя кірункі – па Камсамольскай вуліцы, вул. Леніна – спрыялі развіццю сувязяў цэнтральнага раёна з іншымі часткамі горада.

Такое рашэнне адпавядала задачам па перабудове горада ў цэлым і разам з тым давала магчымасць для далейшага, не абмежаванай разліковымі тэрмінамі праекта планіроўкі, развіцця галоўнага грамадскага цэнтра сталіцы.

У склад цэнтральнага ансамбля ўваходзілі асноўныя плошчы горада – пл. Леніна (цяпер пл. Незалежнасці), пл. Перамогі, Цэнтральная (цяпер пл. Кастрычніцкая), звязаныя паміж сабой галоўнай магістраллю горада, буйныя паркавыя масівы, Прывакзальная плошча, злучаная вуліцай Кірава з галоўнай магістраллю, стадыён «Дынама», Камсамольскі бульвар, плошчы Свабоды, Парыжскай Камуны і, нарэшце, даліна р. Свіслач, якая апярэзвала цэнтр горада. У фарміраванні архітэктурна-мастацкага вобраза цэнтра горада, побач з буйнымі грамадскімі будынкамі, важнае значэнне атрымалі вялікія комплексы шматпавярховых жылых дамоў.

Стварыўшы добрую аснову для планіроўкі і забудовы цэнтральнага раёна горада, гэты праект, аднак, не даваў прымальных прапаноў па планіроўцы і забудове цэнтральнай плошчы сталіцы. Творчая праца над аб'ёмна-прасторавым рашэннем цэнтральнага ансамбля сталіцы працягвалася вельмі актыўна ў 1947–1948 гг. У новых конкурсах прынялі ўдзел вядомыя майстры савецкай архітэктуры – М. Паруснікаў, Е. Левінсон, І. Фамін, І. Лангбард і іншыя архітэктары. Гэтыя конкурсы далі мноства цікавых ідэй. Да ажыццяўлення быў прыняты праект, распрацаваны архітэктарамі Г. Багданавым, В. Каролем, М. Асмалоўскім, М. Паруснікавым [16].

Значнае месца ў новым праекце планіроўкі горада занялі праблемы зялёнага будаўніцтва, добраўпарадкавання берагоў ракі Свіслач і прылеглых да яе тэрыторый. У мінулым у Мінску плошча зялёных насаджэнняў агульнага карыстання была нязначнай, да таго ж яна нераўнамерна размяшчалася сярод жылой забудовы. Асабліва гэта адносілася да перыферыяльных раёнаў горада, дзе зеляніна мелася толькі на прысядзібных участках. Маловодная р. Свіслач была настолькі забруджаная гарадскімі сцёкамі, што не магла служыць месцам адпачынку, гарадскога насельніцтва не толькі ў межах горада, але і на вялікай ад яго адлегласці ніжэй па плыні. У праекце планіроўкі ліквідацыі гэтых недахопаў надавалася вялікая ўвага.

Акрамя развіцця і добраўпарадкавання зялёных масіваў, якія захаваліся, прапаноўвалася стварыць у розных частках горада новыя паркі, сады і скверы, звязаўшы іх бульварамі, поймай р. Свіслач і яе прытоку Сляпянкі з прыгараднымі іглічнымі лясамі. Намечаныя яшчэ ў даваенным праекце планіроўкі прапановы аб стварэнні «зялёнага дыяметра» з узаемазвязаных паркаў, размешчаных уздоўж р. Свіслач, атры-

мала ў новым праекце планіроўкі больш дакладнае і кампазіцыйна абгрунтаванае рашэнне. Пры гэтым дасягалася не толькі значнае павышэнне нормы плошчы зеляніны агульнага карыстання на аднаго жыхара (з 2,5 – 3 м² да 18 м²) [7, с. 141], але найбольш раўнамернае і зручнае яе размяшчэнне сярод гарадской забудовы.

Улічваючы станоўчы даваенны вопыт па стварэнні Камсамольскага возера, праект планіроўкі вызначаў далейшае пашырэнне водных прастораў р. Свіслач у межах горада з расчысткай рэчышча і будаўніцтвам набярэжных, а таксама стварэннем невялікіх штучных вадасховішчаў на ручаі Сляпянка ў раёне парку ім. Чалюскінцаў.

Абарона гарадскіх забудаваных тэрыторый ад залівання павадкавымі водамі р. Свіслач і яе прытокаў штогод патрабавала вялікіх матэрыяльных выдаткаў і працоўных намаганняў. У праекце планіроўкі Мінска ў мэтах урэгулявання воднага расходу р. Свіслач была распрацавана прапанова аб стварэнні буйнога штучнага вадасховішча на р. Свіслач у раёне прыгараднага пасёлка Заслаўе.

Вялікая ўвага ў праекце надавалася праблемам рэканструкцыі і развіцця сістэмы гарадскога пасажырскага транспарту і інжынернай гаспадаркі. Былі намечаны арганізацыя тралейбуснага руху, вызваленне галоўных магістралей горада ад трамвайных ліній, будаўніцтва новых шляхоў, а таксама значнае развіццё сістэмы водазабеспячэння, каналізацыі, энергетыкі, ачысткі горада.

У цэлым першы пасляваенны праект аднаўлення і рэканструкцыі Мінска адрозніваўся выразнасцю задумы і комплекснай распрацоўкай горадабудаўнічых праблем. Ён даваў кірунак для радыкальнага пераўтварэння планіровачнай структуры і кампазіцыі гарадскога плана з улікам гістарычнай спадчыны, мясцовых прыродных умоў і ўяўляў добрую аснову для далейшай распрацоўкі розных горадабудаўнічых пытанняў. І хоць пры ажыццяўленні гэтага плана ў праектах дэтальнай планіроўкі і забудовы асобных раёнаў горада ўзнікала цяжкасці, якія патрабавалі ўнясення змяненняў, жыццёвасць яго асноўных палажэнняў была даказана ў працэсе практычнага ажыццяўлення.

З 1944 па 1963 г. генеральны план Мінска карэктаваўся двойчы. У 1951–1952 гг. праект планіроўкі падвергнуўся карэктурі з мэтай уліку новых абставін у комплексе горадаўтваральных фактараў, некаторага павелічэння разліковай колькасці насельніцтва і больш эканамічнага выкарыстання гарадской тэрыторыі. І хоць асноўныя палажэнні праекта 1946 г. па пытаннях функцыянальнага занававання, планіровачнай структуры і кампазіцыі ў агульным захоўваліся, новы варыянт праекта

быў, безумоўна, крокам наперад. Вопыт рэканструкцыі горада за мінулыя 6–7 гадоў дазволіў удакладніць і паглыбіць многія рашэнні па найбольш складаных праблемах рэканструкцыі і далейшага развіцця горада [17, с. 17–30].

Карэктурны падваргаліся структура і будаўнічае занававанне жылой тэрыторыі. Удзельная вага шматпавярховага жылога фонду ў агульным аб'ёме новага будаўніцтва даводзілася да 75 %. Гэтыя змены павышалі эканамічнасць выкарыстання гарадскіх тэрыторый, забяспечвалі вялікую кампактнасць новага будаўніцтва, спрыялі скарачэнню працягласці гарадскіх інжынерных і транспартных камунікацый.

Больш шырока былі пастаўлены праблемы планіровачнай арганізацыі прыгараднай тэрыторыі. У першым пасляваенным праекце планіроўкі Мінска ўся ўвага засяроджвалася на аднаўленні і развіцці менавіта горада, а планіровачная арганізацыя прыгарадных тэрыторый была адкладзена на другую чаргу. Прыгарадная зона вызначалася тады ў радыусе да 15 км ад мяжы забудовы і прызначалася пераважна для развіцця прыгараднай сельскай гаспадаркі.

Пры карэктурі праекта планіроўкі ў 1951–1952 гг. гэты недахоп у вядомай меры быў выпраўлены. Больш дэтальна распрацоўваліся пытанні абваднення горада і прыгарадных тэрыторый, праблемы арганізацыі заграднага адпачынку. Неўзабаве пачалося іх практычнае ажыццяўленне. Як пасля адзначалі вядомыя горадабудаўнікі, вопыт Мінска можа служыць цікавым прыкладам выкарыстання сціплых прыродных фактараў (малаводная р. Свіслач і яе нешматлікія прытокі) для ўзбагачэння гарадскога і прыгараднага ландшафту і задавальнення разнастайных патрэбаў насельніцтва.

Заклучэнне. У выніку да пачатку 1960-х гг. сталіца рэспублікі была не толькі адноўлена, але па асноўных горадабудаўнічых параметрах значна пераўзышла даваенны ўзровень [8, с. 127–131]. У гэты час сталі блізкія да выканання і некаторыя задачы, пастаўленыя ў першых пасляваенных праектах аднаўлення і развіцця горада. Былі адноўлены са значным развіццём на новай тэхнічнай аснове прадпрыемствы, разбураныя вайной, дасягнулі праектнай магутнасці многія новыя прамысловыя прадпрыемствы, а маштаб развіцця сеткі навуковых устаноў, вышэйшых навучальных устаноў і тэхнікумаў нашмат перавысіў праектныя прапановы. У адпаведнасці з генеральным планам у асноўных рысах былі выкананы планіроўка і будова цэнтра, гарадскіх раёнаў, пры чым у некаторых напрамках гарадская забудова падышла да праектных межаў. Колькасць насельніцтва хутка павялічвалася.

Такім чынам, перыяд 1945–1965 гг. быў дастаткова прадуктыўным з пункту гледжання горадабудаўніцтва. За адзначаны адрэзак часу

быў распрацаваны і ў значнай ступені выкананы генеральны план Мінска, які, у сваю чаргу, пераглядаўся напрацягу дваццацігоддзя не аднойчы з улікам больш сучасных і актуальных даных. Такім чынам можна сказаць, што горадабудаўнікі гнутка рэагавалі на дынамічныя перамены ў гарадской сітуацыі.

Увогуле, першае пасляваеннае дваццацігоддзе можна ахарактарызаваць як перыяд сур'ёзных горадабудаўнічых і архітэктурных зменаў. Непарыўна звязаныя з тэхнічным пра-

грэсам у будаўніцтве, гэтыя змены абумовілі перагляд традыцыйных прыёмаў і прынцыпаў планіроўкі і забудовы гарадоў. Характэрная асаблівасць вырашэння новых жылых утварэнняў складалася ў пераходзе ад сістэмы перыметральной забудовы, якая пераважала ў першым дзесяцігоддзі аднаўленча-будаўнічых работ, да сістэмы прасторавай кампазіцыі буйных комплексаў, якая стала асновай архітэктурна-планіровачнай арганізацыі забудовы другога дзесяцігоддзя.

ЛІТАРАТУРА / КРЫНІЦЫ

1. Нацыянальны архіў Рэспублікі Беларусь (НАРБ). – Ф. 903. Оп. 1. Д. 18. Л.101-102.
2. Осмоловский, М. С. Будущее Минска (К проекту Генерального плана восстановления и реконструкции Минска) / М. С. Осмоловский // СБ. 6.11.1945. – № 213. – С. 3.
3. Дзяржаўны архіў Мінскай вобласці (ДАМВ). – Ф. 1035. Оп. 1. Д. 649. Л. 20.
4. Осмоловский, М. С. Минск. Градостроительство столицы Советской Белоруссии / М. С. Осмоловский. – Минск : Гос. изд-во БССР, 1952. – 128, [2] с.
5. О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства Белорусской ССР на 1946–1950 гг. // Сборник законов Белорусской ССР и указов Президиума Верховного Совета Белорусской ССР. 1938–1955 гг. – Минск, 1956.
6. Цэнтральны дзяржаўны архіў навукова-тэхнічнай дакументацыі (ЦДАНТД). – Ф. 3. Оп. 1. Д. 1. Л.4.
7. Бон, Т. «Мінскі феномен». Гарадское планаванне і ўрбанаізацыя ў Савецкім Саюзе пасля 1945 г. / Томас М. Бон ; пер. з ням. мовы М. Рытановіч ; навук. рэд. Г. Сагановіч. – Мінск : Выдавец Зміцер Колас, 2016. – 436 с.
8. ЦДАНТД. – Ф. 3. Оп. 1. Д. 1. Л. 6–10.
9. ЦДАНТД. – Ф. 3. Оп. 1. Д. 1. Л. 10–12.
10. Лысенко, А. В. Главная улица Минска: Ленин. проспект / А. В. Лысенко. – Минск : Госиздат БССР. Ред. науч.-техн. лит., 1963. – 86, [1] с., [4] л. ил.
11. Егоров, Ю. А. Ансамбль главной магистрали Минска / Ю. А. Егоров // Ансамбль в градостроительстве СССР: очерки. – М. : Изд-во Академии наук СССР, 1961. – 212, [2] с., [15] л. ил.
12. ЦДАНТД. – Ф. 3. Оп. 4. Д. 529. Л. 2–3.
13. Кириченко, В. Минск. История послевоенного восстановления. 1944–1952 / В. Кириченко. – Минск : Беларусь, 2004. – 280 с.
14. НАРБ. – Ф. 903. Оп. 1. Д. 18. Л.101-102.
15. Каменский, В. О. некоторых насущных вопросах восстановления Минска / В. О. Каменский // СБ. 22.11.1944. № 218. – С. 3.
16. ЦДАНТД. – Ф. 3. Оп. 4. Д.548. Л. 104.
17. Градостроительство Белоруссии / В. И. Аникин [и др.]. – Минск : Вышэйш. шк., 1988. – 247 с.
18. Минск: Послевоенный опыт реконструкции и развития / А. П. Воинов [и др.]. – М. : Изд-во лит. по стр-ву, 1966. – 178, [1] с., [3] л. ил.

REFERENCES

1. NARB. – F. 903. Op. 1. D. 18. L.101-102.
2. Osolovskij, M. S. Budushchee Minska (K proektu General'nogo plana vosstanovleniya i rekonstrukcii Minska) / M. S. Osolovskij // SB. 6.11.1945. – № 213. – S. 3.
3. DzJarzhawny arhiw Minskaj voblasti (DAMV). – F. 1035. Op. 1. D. 649. L. 20.
4. Osolovskij, M. S. Minsk. Gradostroitel'stvo stolicy Sovetskoy Belorussii / M. S. Osolovskij. – Minsk : Gos. izd-vo BSSR, 1952. – 128, [2] s.
5. O pyatiletnem plane vosstanovleniya i razvitiya narodnogo hozyajstva Belorusskoj SSR na 1946–1950 gg. // Sbornik zakonov Belorusskoj SSR i ukazov Prezidiuma Verhovnogo Sovetami Belorusskoj SSR. 1938–1955 gg. – Minsk, 1956.
6. Central'ny dzyarzhawny arhiy navukova-tekhnichnaj dokumentacyi(CDANTD). – F. 3. Op. 1. D. 1. L.4.
7. Bon, T. «Minski fenomen». Garadskoje planavannje i wrbanizacyja w Savjeckim Sajuzje paslja 1945 g. / Tomas M. Bon ; pjer. z nJam. movy M. Rytanovich ; navuk. red. G. Saganovich. – Minsk : Vydavjec Zmicjer Kolas, 2016. – 436 s.
8. CDANTD. – F. 3. Op. 1. D. 1. L. 6–10.
9. CDANTD. – F. 3. Op. 1. D. 1. L. 10–12.
10. Lysenko, A. V. Glavnaya ulica Minska: Lenin. prospekt / A. V. Lysenko. – Minsk : Gosizdat BSSR. Red. nauch.-tekh. lit., 1963. – 86, [1] s., [4] l. il.
11. Egorov, Yu. A. Ansambľ glavnoj magistrali Minska / Yu. A. Egorov // Ansambľ v gradostroitel'stve SSSR: ocherki. – M. : Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1961. – 212, [2] s., [15] l. il.
12. CDANTD. – F. 3. Op. 4. D. 529. L. 2–3.
13. Kirichenko, V. Minsk. Istoriya poslevoennogo vosstanovleniya. 1944–1952 / V. Kirichenko. – Minsk : Belarus', 2004. – 280 s.
14. NacyJanal»ny arhiw Respubliki Bjelarus» (NARB). – F. 903. Op. 1. D. 18. L.101-102.
15. Kamenskij, V. O. некотoryh насущных вопросах восстановления Минска / V. O. Kamenskij // SB. 22.11.1944. № 218. – С. 3.
16. CDANTD. – F. 3. Op. 4. D.548. L. 104.17.
17. Gradostroitel'stvo Belorussii / V. I. Anikin [i dr.]. – Minsk : Vyshejsk. shk., 1988. – 247 s.
18. Minsk: Poslevoennyj opyt rekonstrukcii i razvitiya / A. P. Voinov [i dr.]. – M. : Izd-vo lit. po str-vu, 1966. – 178, [1] s., [3] l. il.