

истоящие и проектируемые: парки национальные и ландшафтные, резерваты природы, территории охраняемого ландшафта, территория NATURA 2000 и другие,

б) развитие разнообразных форм туризма (экологического, агротуризма, квалифицированного, культурного) на основе природно-культурного пространства территории,

в) развитие производства здорового, безопасного питания на основе преимуществ и ресурсов сельского хозяйства территории,

г) создание и поддержание деятельности баз научно-исследовательских, особенно на основе

ресурсы культурного пространства т.е. специфические индивидуальные этнические черты идентичности и культуры,

е) налаживание тесной междисциплинарной сотрудничества с партнерами из-за границы.

Выказ литературы:

1. План Загосподарования пространственного Воєводства Подляского, 2003

2. Studium diagnostyczne obszaru funkcjonalnego „Zielone Ptuka Polski”, środowisko przyrodnicze, infrastruktura techniczna, 2000

3. Założenia polityki regionalnej obszaru funkcjonalnego „Zielone Ptuka Polski”, NFOS, 1991

УДК 711.454

Ляшко А. А.

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ЦЕЛОСТНОСТИ СИСТЕМЫ «МОСТ – ПРИМОСТОВАЯ ТЕРРИТОРИЯ»

В статье рассматривается история мостостроения как путь конструктивно-технологического совершенства и эволюции функциональной программы системы «мост – примостовая территория».

Введение. Знакомство с практикой мостостроения позволяет проанализировать объекты системы «мост – примостовая территория» (М-ПМТ) по нескольким основаниям. Одним из них может быть принцип историзма, который позволяет на отдельных примерах рассмотреть существующие мосты в их развитии и процессе конструктивно-технологических изменений, в становлении и развитии функций надмостового и примостового пространства.

Конструктивно-технологическое усовершенствование мостов с течением времени обеспечивалось новациями в области технологии возведения и появлением новых строительных материалов. Предложения по использованию металла в XVIII веке, использование бетона с середины XIX века, появление железобетона в начале XX века, применение после Второй мировой войны предварительно-напряженного железобетона, использование бионических подходов, усовершенствование конструктивных расчетов давали уникальные для своего времени мосты. Каждый из них был шагом вперед по пути прогресса.

Основная часть. Первичной и основной функцией моста является коммуникационная функция, потому что мост – это всегда часть

дороги. При этом функционирование моста всегда было связано с примостовой территорией, потому что, или сам мост непосредственно влиял на создание примостовой территории, или, наоборот, функции, характерные для примостовой территории, передавались мосту. Подтверждение сказанному можно найти как в истории, так и в современном мировом мостостроении.

Человек постоянно накапливал практический опыт строительства мостов, получая эмпирическим способом все больше информации о построенных объектах. Весьма долгий период отделяет первые постройки мостов из ствола переброшенного через ручей дерева, от великолепных арочных каменных мостов, возведенных в Древнем Риме, до мостов конца XX века, послуживших символами грядущего тысячелетия. И, несмотря на то, что первые, примитивно сооруженные, балочные мосты представляли собой опирающиеся на камни и связанные между собой ветками бревна, они уже становились важными фокусами в организации пространства и в развитии территориальных связей.

Мостостроение имеет продолжительную историю. Известно, что в Древнем Китае строились деревянные мосты различного типа – балочные, вантовые и консольные. Однако из-за большой влажности дерево довольно быстро

разрушалось. Поэтому около V века до н.э. в Китае началось строительство мостов из камня [6]. Методы строительства каменных мостов незначительно отличались от способа возведения деревянных. Место, где следовало построить мост, определяли китайские священнослужители. Только после утверждения места размещения моста можно было приступить к началу его строительства. Искусство мостостроения сохранялось в тайне, которую передавали из поколения в поколение.

Мост считался особым сооружением и часто прикрытые крышей мосты были местами важных собраний или встреч старшин. Таким образом, уже в те давние времена мостовые сооружения являлись важным стратегическим, культурным и светским ориентиром пространства, местом концентрации важнейших свойств среды.

Возможность быстрого возведения мостов имела важное военно-стратегическое значение. Персы первыми начали строить плавучие мосты. Примостовые территории теперь использовались для того, чтобы приготовить армии к погрузке, ожиданию начала военных действий и отдыху. Известно, что в 514 году до н. э. персидский мостостроитель Мандроклис построил плавучий мост через Босфор, по которому прошла целая персидская армия в составе 600 тысяч солдат [6].

Искусство мостостроения прогрессировало и развивалось в Древнем Риме. Римляне, как и персы, использовали плавучие мосты для однократной переброски своих войск через реки. Для строительства этих мостов армия использовала плоты, лодки и корабли.

Римляне также освоили технику постройки временных переносных мостов. Большой опыт и знания в области мостовых работ позволили кесарю построить во время войн в Галлии (в 58 году до н.э.) мост через Рейн в исключительно короткие сроки — 10 дней. Предполагаемая длина этого моста от 390 до 480 м, а длина пролетов 6-7,5 метров [6].

Интереснейшие мосты находились в самом городе Риме. Самый старинный мост через Тибр — мост Сублицийус был построен из дерева предположительно в середине VII в. до н.э. Мост, связанный с историей города, был местом религиозных обрядов, во время которых весталки бросали куклы в реку (эта церемония объясняется убеждением людей, что мост ждет человеческой жертвы) [6]. В описанном случае

функции примостовой территории передаются мосту, так как на него переносятся обряды.

Первым каменным арочным мостом Рима был пятипролетный мост Эмилиус, построенный в середине II века до н.э. Так же, как и другие позднейшие объекты, мост имел богатую орнаментацию, высеченную в камне. Мосты в пределах столицы были самыми великолепными в целой империи, хотя и в провинциях имелся ряд интересных объектов. Особо интересным мостом на территории Испании, одной из первых римских провинций, является построенный в 218 году во время второй пунической войны мост в Марторель. Существует легенда, что сам Ганнибал велел построить этот мост в честь своей победы. Построенное над главной (средней) аркой языческое капище дополняет символику объекта. Интересно, что мост был назван «дьявольским» [6].

Забота об архитектурных качествах характерна для древнеримских мостов в Римской империи в целом. Архитектуру мостов подчеркивали тщательно выполненные облицовка из камня, статуи, арки. Искусство конструирования мостов, богатство знаний, необходимых для воздвижения грандиозных объектов, пользовалось общим уважением людей. Римляне называли своего главного священнослужителя «pontifex maximus» — наиглавнейшим строителем мостов, человеком, посвященным в тайну знаний.

В средневековье стали строить жилые мосты [4]. В начале эти объекты были связаны с оборонной функцией, как, например, французский мост Валетре, на котором были построены башни высотой 40 метров, где жили защитники замка. Сооружение жилых мостов происходило и в мирных условиях. Средневековые города, окруженные укреплениями, были стеснены в территориальном развитии. В связи с этим использовалось любое свободное место для размещения городской застройки, в том числе и мостовые сооружения. Другой причиной развития жилищ на мостах было то, что это давало возможность решения санитарных проблем. В сравнении с открытыми сточными канавами удаление нечистот непосредственно в реку было в большей степени гигиенично. Ситуация изменилась в XVIII веке, когда появились относительно безопасные системы канализации. Первые жилые мосты были продолжением городской структуры, отражающей характер города.

Примером многофункционального моста может служить Старый Лондонский мост длиной 285 и шириной 4,6 метра. Застройка моста менялась в течение всего периода его функционирования. На мосту были построены башни, мельницы, склады, а также другие объекты, как, например, часовня. В Париже, где первоначальным центром являлся остров Ситэ и постройки города теснились вокруг него, было построено самое большое количество жилых мостов, соединяющих старый центр с развивающимися частями города на противоположных берегах Сены. Одним из самых известных жилых мостов является мост Нотр-Дам, построенный в 1414-1419 годах. Деревянный мост был основой для застройки схожими зданиями, формирующими улицу, а на его концах располагались триумфальные арки – великолепная обстановка для проведения государственных церемоний. В 1499 году произошла катастрофа – разрушение деревянных конструкций, и это стало причиной множества человеческих жертв. Новый мост на этом месте, построенный в 1500-1512 годах, был из камня. На нем находились 34 дома с великолепными магазинами, где продавали ювелирные изделия, картины, книги, парфюмерию, одежду и продукты питания. Так же как и раньше, объект этот служил местом официальных церемоний [4].

Жилые мосты строились также в других странах, например в Италии. Существующий в первоначальном виде до сегодняшнего времени мост Понте Веккио во Флоренции был сдан в эксплуатацию в 1345 году. Другим не менее известным мостом является Понте ди Риалто, построенный в 1591 году в Венеции. Этот однопролетный объект из-за своего смелого конструктивного решения не сразу был признан обществом. Оказалось, что сомнения в прочности моста были безосновательными, т.к. мост выстоял до настоящего времени [4].

В Польше от древних времен, начиная от XII в., существовало право владельца моста на соби́рание платы за проезд через мост. Тот, кто построил мост на общественной дороге, имел право брать пошлину за проезд [3].

Оплата за проезд через мост существует и в сегодняшнее время. Например, взимается плата на мосту, соединяющем остров Крк с континентом (Хорватия). В этой ситуации можно говорить о таможенной функции моста.

Мосты периода средневековья и Возрождения были местами, где концентрировалась

жизнь городов, происходили важные события, организовывались празднества и зрелища. Жители охраняли мосты как ценное общее достояние, помня о стратегическом значении объектов – важных звеньях в системе обороны города. Мосты имели также своих покровителей, так, например, в Европе появился обычай строительства на мостах или на примостовой территории часовен, крестов, фигур святых [5]. Можно отметить, что в позднейшие времена, как в Европе, так и в Польше, мостовым объектам старались придать эстетические качества. Мосты украшали скульптурами, орнаментальными украшениями (Карлов мост в Праге, мост в Лазенках в Варшаве).

Промышленная революция в конце XVIII в. принесла новый конструктивный материал – металл [1]. Первый металлический мост, признанный революционным по конструктивному решению, это «железный мост» в Колбрукдейле, построен в 1779 г. Немного позже около 1800 года в Пенсильвании строится первый металлический вантовый мост. Затем в середине XIX века появились мосты из бетона, позже из железобетона.

Новые материалы дали новые возможности для достижения экспрессии в форме мостов. Грандиозные конструкции восхищали и ныне восхищают зрителей. Мосты не только служат переправой, но и являются акцентом в городах или природных ландшафтах. Активно проявляется символическая функция таких объектов. Великолепная постройка становится результатом реализации инженерной идеи, но символом местности, где находится мост, а иногда даже страны (виадук в Милло).

Перелом II и III тысячелетия принес новую идею – создания «моста тысячелетия». Особенно ярко этот феномен виден в Великобритании, где в 90-х годах было объявлено много конкурсов на мосты, в большинстве пешеходные. В результате появились объекты, обладающие высокими эстетическими качествами – «мосты тысячелетия». Авторы этих сооружений сосредотачивались в своих проектах на создании эффектной, изысканной формы. Очевидно, что в этих примерах коммуникационная функция моста не стояла на первом плане.

Рассуждая о символике мостов, кроме формы стоит вспомнить о других архитектурных чертах, влияющих на визуальное восприятие объектов, таких, как: цвет, свет, орнамент, декор. Примерами могут служить некоторые со-

временные мосты Японии. Среди разных направлений «японского стиля» помимо классического, использующего орнамент, существует и постмодернистский, использующий семантику, символику.

Система «мост – примостовая территория» сохранила символические функции и в наше время.

Мост может стать признаком определенного места, например, города или даже страны. Известны примеры таких мостов как Тауэр-бридж в Лондоне, Бруклинский мост в Нью-Йорке или мост с видовой площадкой и рестораном на вершине пилона в Братиславе. Сегодняшняя практика показывает расширение функции мостов. Братиславский мост – пример возведения ресторана на его пилоне, а при строительстве моста в Гетце ресторан был дополнен концертным залом с использованием береговых территорий. Современные реализации мостов доказывают, что их авторы стремятся сделать мост настолько запоминающимся, чтобы он ассоциировался с определенным местом и стал его символом.

Мост может быть посвящен определенной теме, его форма может быть соотнесена с явлениями природы, например – мост «Солнца», мост «Небесная арка» в Японии.

Заключение. Проведенный анализ позволил показать, что на каждом историческом этапе формировалось своеобразное системное образование «мост – примостовая территория». Комплекс М – ПМТ обладает всеми признаками системности: является неразрывной совокупностью взаимосвязанных элементов – мостового и примостового пространств с их пред-

метным наполнением; обладает целостностью; является элементом транспортной сети страны как единой метасистемы.

Сегодняшняя практика показывает сохранение символических функций при создании системы М – ПМТ.

Проведенный анализ позволяет выявить следующие функции системы М – ПМТ: коммуникационная (основная); мистическая; социально-общественная; военно-стратегическая; оборонная; жилая и торговая; таможенная; символическая; рекреационная.

Список литературы:

1. Brown D.J. *Mosty trzy tysiące lat zmagają z naturą / Arkady – Warszawa, 2005. - С.46-47*
2. Kido E.M. *Estetyka mostów i projektowanie w Japonii / III Krajowa Konferencja „Estetyka Mostów” – Warszawa – Jadwisin, 1994. - С. 73-76*
3. Łapko A. *Mosty drogowe w pejzażu Podlasia / I Międzynarodowa Konferencja Naukowa Architektura Pogranicza – Białystok, 2003*
4. Piekarski J. *Mosty mieszkalne – estetyka i funkcja / V Krajowa Konferencja «Estetyka Mostów» – Warszawa – Popowo, 2005. - С. 167-168*
5. Rosset A. *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia / Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – Warszawa, 1974. - С. 121*
6. Rosset A. *Starożytne drogi i mosty / Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – Warszawa, 1972*

Lapko A.A.

FORMATION AND DEVELOPMENT TO FUNCTIONAL WHOLENESS OF THE SYSTEM “BRIDGE – NEAR BRIDGE AREA”

The main goal of the article is to analyze the functional programs of bridge and near bridge area. The history of bridges building shows the wide spectrum of functions and their changes in time.

УДК 711 (510)

Лю Кай

ОСОБЕННОСТИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТУРИЗМА В ГОРОДАХ КИТАЯ С ЦЕННЫМ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫМ НАСЛЕДИЕМ

Развитие туризма в исторических городах вызывает необходимость внесения изменений в сложившуюся планировку и застройку городов: размещение объектов туристской инфраструктуры, развитие транспортных и пешеходных связей, совершенствование пространственной организации городской среды. Исторические города, расположенные в разных провинциях Китая, существенно различаются по градостроительным, природно-ландшафтным условиям, историко-культурным и архитектурным традициям, что предопределяет необходи-

мость разработки научно обоснованных предложений по формированию культурно-туристских зон с учетом региональных и местных условий.

Введение. Проблема градостроительной организации туризма в городах с ценным историко-культурным наследием находится на стыке двух научных направлений – организации туризма как массового явления и охраны и рационального использования историко-культурных