

Фінансування	Висока заборгованість за іпотекою, розвинена фінансова система	Висока заборгованість за іпотекою, розвинена фінансова система	Середня заборгованість, загальний фінансовий ринок у доповнення до інших готівкових інститутів	Незначний ринок фінансування
--------------	--	--	--	------------------------------

Джерело: [2].

За такою класифікацією видимими стають протиріччя вітчизняної ніби ліберальної моделі з рівнем економічного розвитку, ринковою та фінансовою інфраструктурою у країні.

Вимагають дослідження повна вартість житла з урахуванням його придбання та різних форм державної підтримки та оподаткування.

Список використаних джерел

1. Fahey T. Housing expenditures and income poverty in EU countries / T.Fahey, B. Nolan, B.Maitre // Journal of Social Policy, 33 (3), 2004. - P. 437-454.

2. Щербина А.А. Економічні моделі ринку житла і житлово-комунальних послуг / А.А. Щербина // Научный взгляд в будущее. – Выпуск 8. Том 2. – Одесса: Куприенко СВ. - 2018. С. 70-79.

*Мошук Анатолий Васильевич, кандидат исторических наук, доцент,
заведующий кафедрой гуманитарных наук
Брестского государственного технического университета*

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ г. БРЕСТА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 20-Х гг. XX в.

18 марта 1921 г. в Риге между делегациями Второй польской республики и Советской России был подписан Рижский мирный договор, по которому Брест вошёл в состав польского государства. С марта 1921 г. город стал центром Полесского воеводства.

Однако, фактически, город стал составной частью польского государства ещё в 1919 г. 9 февраля город оставили немецкие оккупационные войска, и он был занят польскими частями. В период польско-советской войны в течении 18 дней августа 1920 г. город находился в руках Красной Армии.

С февраля 1919 г. перед польскими властями встала задача восстановления Бреста. За годы Первой мировой войны и последовавших за ней событий около 70% зданий в городе были разрушены. Санитарное состояние города было критическим. Всё это диктовало первоочередные задачи: восстановление административных зданий и жилого фонда, предотвращение распространения инфекционных заболеваний, снабжение города продовольствием и топливом. По данным городского магистрата, общая площадь Бреста в 1919 г. составляла 534 га. В результате присоединения к городу в 1929 г. предместий площадь города увеличилась на 1246 га и стала составлять 1780 га. А после вхождения в черту города части территории крепости в 1933 г. площадь Бреста составила 2505 га.

Широкомасштабное восстановление города началось после официального включения Бреста в состав польского государства в марте 1921 г. Однако из-за постоянного недостатка финансирования оно шло очень медленно. Всего до Первой мировой войны в Бресте насчитывалось около 3670 зданий. Из них к 1919 г. было разрушено 68 % – около двух с половиной тысяч строений. К 1925 г. было восстановлено только 540 зданий, т.е. 21% [1, л. 5–6]. По состоянию на декабрь 1927 г. число восстановленных и вновь введённых в эксплуатацию домов достигло 730 [2, л. 5].

Как уже говорилось выше, одной из наибольших трудностей при восстановлении города после окончания Первой мировой и советско-польской войн стала острая нехватка финансовых средств. Характеризуя материальное положение города, руководитель Брестского магистрата В. Вишневецкий отмечал в конце 1920 г.: «... город Брест ... совершенно уничтожен, много домов разрушено, торговля совершенно замерла, городское хозяйство остановилось, документы магистрата пропали, учебные, благотворительные, общественные организации и правительственные учреждения перестали существовать, вся мебель, оставшаяся в учреждениях, вывезена, сломана и сожжена, продукты из города вывезены, топлива нет совсем. <...> магистрат не располагает никакими средствами, чтобы хотя бы частично привести город в порядок, обеспечит население продовольствием и топливом, открыть благотворительные, санитарные, учебные учреждения, и ввиду разрушения города нет надежды на то, что в скором времени будут получены собственные средства» [3, л. 59]. Руководство городского магистрата выход из сложного финансового положения видело в широком применении практики займов и субсидий со стороны центральной власти. Магистрат неоднократно обращался в Варшаву с прошениями о предоставлении кредитов на восстановление городской инфраструктуры.

Решая вопрос о восстановлении города, городской магистрат объявил конкурс на разработку плана восстановления и развития города и обратился с заявкой на его проведение в Общество архитекторов в Варшаве. Непосредственное руководство восстановлением и застройкой города возлагалось на строительно-технический отдел Брестского магистрата, который состоял из трёх штатных единиц: архитектора, инженера и техника. Следует отметить, что вплоть до конца 1923 г. отдел состоял лишь из одного техника, который совмещал должности архитектора и инженера.

В итоге к концу 1921 г. был разработан план восстановления и застройки города, в котором отмечалось, что «Брест, будучи одним из важнейших железнодорожных узлов, соединяющий все промышленно-торговое движение между западом и востоком, представляет собой центр, вокруг которого в ближайшее время должны сконцентрироваться самые существенные интересы польского государства. Ситуация, когда перед войной расширение города сдерживалось ограничительными фортификационными правилами, сейчас исчезает» [4, л. 62].

План предусматривал административное деление города на шесть районов:

1. Центр города между улицами Садовая и Ягеллонская (современный район проспекта им. П.М.Машерова).

2. «Новый район»: между улицами Унии Любельской и Крепостью (современный район от ул. Ленина к Мемориальному комплексу «Брестская крепость-герой»).

3. «Заводской район»: между ул. Ягеллонской и рекой Мухавец (на современной карте города это район между проспектом им. П.М.Машерова и ул. Набережной).

4. Граевское предместье: район на север от современного вокзала «Брест-Центральный».

5. Киевское предместье: на восток от железнодорожной ветки на Ковель.

6. Предместье Котельня: на юг от реки Мухавец.

Согласно плану застройки, каждый район рассматривался как самостоятельная архитектурная единица. При этом наибольшие опасения у руководства строительно-технического отдела Брестского магистрата вызывала быстрая и хаотичная застройка предместий города: «необходимость решения данного вопроса в настоящий момент является очень важной темой, т.к. благоустройство предместий, застраиваемых быстро, но хаотично, в будущем встретится с огромными трудностями. Без сомнения, предместья города <...> распланировать в будущем будет очень сложно, т.к. возникают целые новые районы, кварталы с улицами, ширина которых не соответствует строительным нормам, без подъездов к

отдельным участкам и без привязки к планировке существующих улиц и городской застройке» [2, л. 52–53об.].

Согласно плану восстановления города «Центральный район» должен был стать районом с плотной застройкой «для самой богатой части населения». «Новый район» планировалось отдать под «особняково-парковую» застройку. «Заводской район» – рабочий, с учётом строительства в дальнейшем жилого комплекса для рабочего сословия. Предместья рассматривались как торгово-земледельческие поселения.

Главная транспортная артерия города должна была идти по улице Унии Любельской с севера на юг (современная ул. Ленина) и по улице 3-го Мая (современная ул. Пушкинская) от кладбища (современное католическое кладбище) до реки Буг в районе Брестской крепости.

Ещё одной сложностью при переходе к мирной жизни стала острая нехватка рабочих рук. Данная ситуация стала следствием массового оттока населения из города в годы войны. Если до Первой мировой войны в городе насчитывалось около 70 тысяч человек, то в начале 1919 г. по разным данным от 7 до 18 тысяч жителей. Однако, уже к апрелю 1920 г., по данным продовольственного отдела магистрата население Бреста уже составило 26 430 человек [5, с. 7].

Данные обстоятельства привели к тому, что на протяжении 1919–1922 гг. в городе не проводились крупномасштабные восстановительные работы. Основные мероприятия строительно-технического отдела магистрата сводились к обмерам городских участков, проверке проектов, техническом надзоре над частными стройками, составлении проектно-сметной документации и др.

Начиная с 1922 г. магистрат начал осуществление первого крупного строительного проекта – восстановление недостроенного здания бывших военных казарм, которое предназначалось для размещения общеобразовательных учреждений города. Проект на перестройку и приспособление этого здания к требованиям, предъявляемым для школ, был утверждён Министерством вероисповеданий и общественного просвещения. Так как стоимость работ была слишком большой и городская гмина не могла покрыть расходы на строительство собственными средствами, магистрат обратился в Министерство вероисповеданий и общественного просвещения и получил долгосрочный кредит на проведение работ. В итоге к концу 1925 г. строительство было завершено.

После стабилизации польского злота в 1924 г. и улучшения финансового климата в стране в городе начались масштабные мероприятия по его восстановлению. Учитывая сложную эпидемиологическую ситуацию, городскими властями было принято решение о ремонте так называемой городской бойни, на которой

осуществлялся забой скота для нужд населения города. В результате был проведён капитальный ремонт двух зданий, проложена канализация, вымощено подворье, огорожена территория. Параллельно властями было построено каменное здание на так называемой «Ратушной» площади (современная площадь Свободы), в которой разместились столярная, слесарная и фонарная мастерские. Большое внимание магистрат уделял приведению в порядок общественных мест – городского парка, бульваров и скверов. На территории Волынского предместья к середине 1920-х гг. было сооружено четыре барака для бездомных.

Особое внимание магистрат уделял санитарному состоянию города. В результате к началу 1925 г. в использование были введены здания поликлиники, амбулатории и так называемой Станции опеки матери и ребёнка.

Таким образом, к середине 1920-х гг. в системе городского самоуправления города Бреста сложилась стройная система руководства строительными и восстановительными работами. Это позволило к концу данного периода ввести в эксплуатацию основные социально значимые объекты в центральной части города. Городским магистратом был разработан чёткий план развития городской архитектуры, с включением в городскую черту целого ряда предместий. В тоже время, можно отметить во многом спонтанную и хаотичную застройку отдельных районов города и прежде всего предместий. Это во многом может объясняться резким ростом населения города вследствие возвращения больших масс беженцев. Кроме того, данные районы ранее не входили в границу города, поэтому здесь отсутствовал должный контроль за соблюдением правил планировки и соответствия архитектурным нормам того времени.

Список использованных источников

1. Государственный архив Брестской области (далее ГАБО) – Ф. 5, оп 1, д. 418.
2. ГАБО, Ф. 5, оп 1, д.1372.
3. ГАБО, Ф. 5, оп 1, д. 2.
4. ГАБО, Ф. 5, оп 1, д. 220.
5. Брест в 1919–1939 гг.: документы и материалы / сост. А.Г. Карапузова [и др.]; гл. ред. Е.С. Розенблат. – Брест: Альтернатива, 2009. – 308 с. – С. 7.