

22. *Прошение Товарищества Якобсона и Лифшица о разрешении покрыть крышей литейный завод в Минске // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 299. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 1795.*

23. *Прошение о разрешении открыть механическую мастерскую с ручными станками на заводе Товарищества Якобсона и Лифшица в Минске // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 299. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 2308.*

**Zalesskaya G. L.**

УДК 725.4(476.2 - 25)

### ФОРМИРОВАНИЕ ПРОМЫШЛЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА ГОМЕЛЯ

**Купрейчик Л.В.**

Аспирант, кафедра «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции», БНТУ

*В статье рассматривается историческое становление и формирование промышленной инфраструктуры города Гомеля. Статья основана на малоизученных фактах и натурных исследованиях.*

*Введение.* Промышленные территории современного города – это важная составляющая его планировочной и пространственной организации. В свою очередь эти территории формируют промышленную инфраструктуру города, которая, как правило, складывается исторически в течение долгого времени. Причем, специфика промышленной архитектуры обуславливает достаточно высокую степень инертности этой инфраструктуры, ее удивительное постоянство и неизменяемость при относительно высокой степени подвижности и изменчивости составляющих структуры – предприятий, районов, зон.

Такая особенность промышленной инфраструктуры обуславливает необходимость серьезного изучения вопросов ее исторического становления и формирования в городах республики, что становится необходимым и востребованным в условиях происходящей сегодня масштабной корректировки генеральных планов населенных мест.

Одним из таких городов является Гомель, важнейший промышленный и административный центр Беларуси.

### THE OBJEKTS OF ASSOCIATIONS AND JOINT-STOCK COMPANIES AT END OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH CENTURY IN BELARUS: THE INDUSTRIAL STRUCTURES

*The article describes the architecture of the industrial buildings of associations and joint-stock companies. This field of belorussian architecture history is not well investigated still present time. This group of the industrial buildings is represented by structures of railways, municipal services and firehouses. The typological, construction and artistic peculiarities of these objects are described.*

*Основная часть.* Историю формирования промышленной инфраструктуры города Гомеля можно разделить на 5 этапов:

- конец XVIII в. – 1860-е гг. – начальный этап формирования промышленной инфраструктуры;
- 1860-е гг. – 1917 г. – развитие промышленной инфраструктуры в рамках капиталистического способа производства;
- 1917 г. – 1940-е гг. – закладывание базиса социалистической индустрии;
- 1945 г. – 1980-е гг. – период окончательного оформления промышленной инфраструктуры;
- 1980-е гг. – настоящее время – период начала структурных преобразований промышленной инфраструктуры.

*Конец XVIII в. – 1860-е гг. – начальный этап формирования промышленной инфраструктуры города Гомеля*

Промышленные территории в городе Гомеле начали формироваться в XVIII в. Толчком для развития мануфактурного производства послужило приобретение графом П. А. Румянцевым местечка Гомель в частное владение и возведение дворца, инициировавшего организацию предприятий по производству строительных материалов: кирпичных заводов, кафельных, лесопильных и стекольных мануфактур [1].

Помимо производства строительных материалов развивались мануфактуры для обеспечения внутренних нужд дворцовой усадьбы и города. Действовали предприятия как по переработке сельскохозяйственного сырья (пивоварня, сахарный завод Паскевича, круподерный, медоваренный и дрожжевой завод), так и по производству товаров местного потребления (трепальня, сально-свечный завод Школьниково, предприятие по производству «бумажных материй»). Наряду с этим были и мануфактуры, ориентированные на создание предметов роскоши, например, стекольный завод, производивший бутылки для шампанских вин, штофы, хрустальную и простую посуду, оконное стекло [1, 3, 4].

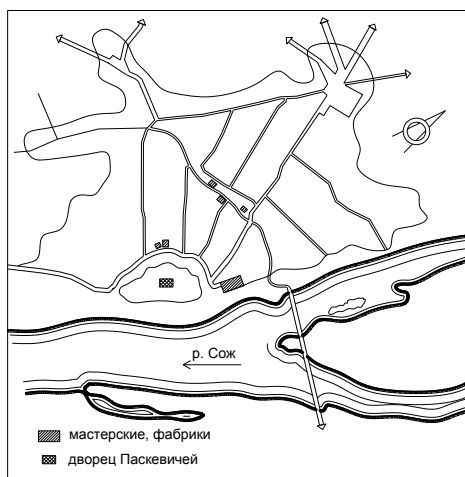


Рисунок 1 – Расположение мастерских и фабрик в городе Гомеле (конец XVIII в. – 1860-е гг.)

Расположение имения вблизи крупного водного пути, реки Сож, повлияло на развитие мануфактурного производства, выпускавшего продукцию для нужд Черноморского флота. Наиболее крупными промышленными объектами были два медеплавильных завода, стекольная гута, парусиновая фабрика [1].

До середины XIX в. крупные и средние производственные постройки строились в удалении от усадебного комплекса. Так, здание трепальной фабрики располагалось за парком выше по течению реки, канатно-веревочные предприятия были построены на Канатной улице вдали от дворца. В то же

время производственные объекты «общественного» назначения (кузница и столярные мастерские с жильем для мастеров) размещались на центральной площади города. [1] (Рисунок 1)

На выбор места для строительства предприятий большое влияние оказывали механизмы и технические устройства, оснащавшие производственные строения. Так, долгое время основным источником энергии являлся водяной двигатель, обусловивший строительство предприятий вдоль реки, которая являлась также и основным путем движения сырья и продукции. Использование в 1818 г. механиком графа Румянцева А. Смитом парового двигателя сказалось на размещении предприятий в имении - исчезла необходимость обязательного расположения фабрик вдоль реки, что послужило началом свободного включения предприятий в планировочную структуру Гомеля, без увязки с водной системой. [1].

Анализ размещения производственных объектов, показал, что они до середины XIX в. включались в структуру Гомеля произвольно, преимущественно в удалении от имения Румянцева, формируя хаотично расположенные территории. Мануфактуры строились как в черте города, так и за его пределами образуя фабричные предместья, например Новобелица.

*1860-е гг. – 1917 г. – развитие промышленной инфраструктуры в рамках капиталистического способа производства.*

На развитие промышленных объектов во второй половине XIX в. большое влияние оказала новая экономическая политика, которая послужила толчком для формирования капиталистической системы хозяйствования и создания производственных объектов частного капитала. Однако в первые два десятилетия после отмены крепостного права особых изменений в развитии промышленной инфраструктуры города Гомеля не произошло, предприниматели привыкали к изменившимся экономическим условиям и накапливали капитал.

До Октябрьской революции в Гомеле работало 180 кустарных, ремесленных, портняжих мастерских мужского и женского платья, 6 небольших частных пекарен. [5, 6]

Активное строительство фабрик и заводов началось в 1875 – 1890-е гг., когда были проложены Либаво-Роменская (1873 г.) и Полесская железные дороги (1888 г.), инициировавшие развитие в Гомеле новой отрасли промышленности – машиностроения (механические мастерские Либаво-Роменской железной дороги). [2, 3]

Водная транспортная система по реке Сож дополнилась сухопутными путями сообщения, не только железнодорожными, но и шоссейной дорогой Петербург-Киев, что повлекло за собой экономический подъем и рост крупных предприятий. Их число в конце XIX – начале XX в. составило более 40. [3]

Градостроительные изменения Гомеля существенно повлияли на его промышленную инфраструктуру. Транспортные пути сообщения, преимущественно сухопутные, стали основным фактором, определившим размещение производственных объектов в городе.

В конце XIX – начале XX в. в Гомеле прослеживается тенденция к линейному размещению предприятий вдоль основных планировочных элементов города: производственные объекты строились вдоль главных улиц. Так, в северо-западном направлении от центра по ул. Румянцевской шла дорога на Петербург (современная ул. Советская), вдоль которой разместились кондитерская фабрика «Просвет», пивоваренный завод Леккерта, чугунолитейный завод Дубинского, кузницы и другие производственные объекты. По Фельдмаршальской улице (ныне ул. Пролетарская), через Новобелицу, шла дорога на Киев вблизи которой был построен мясокомбинат (1896 г.).

Вдоль Либаво-Роменской железной дороги были размещены лесопильный завод Левитина, вагонное депо, Либаво-Роменские мастерские.

Вдоль реки Сож – спичечная фабрика «Везувий» (1879 г.) и завод химического мела (1915 г.).

Наиболее экономически выгодное место для расположения предприятий находилось в южной части Гомеля на пересечении трех транспортных потоков – шоссе на Чернигов, железной дороги и реки Сож. Промышленные объекты размещались часто без предварительного плана вокруг жилой застройки, целые жилые кварталы входили в зону задымления, не предусматривалось необходимого санитарного разрыва.

В начале XX в. в Гомеле выделяются три «промышленные территории» в центральной, северной и южной частях города, состоящие из крупных и средних предприятий. Так, в северной части Гомеля по ул. Румянцевской, вокруг оврага действовали маслобойный завод Шевелева, чугунолитейный завод Дубинского, пивоваренный завод Леккерта. (Рисунок 2)

Особенностью развития промышленной инфраструктуры города в период с 1860 г. по 1917 г. можно выделить то, что ее объекты были представлены одновременно и ремесленными мастерскими, хаотично расположенными среди жилой застройки, и мануфактурными и фабрично-заводскими постройками, размещавшимися преимущественно вблизи транспортных путей в переходной и периферийной частях города.

*1917 г. – 1940-е гг. – закладывание базиса социалистической индустрии.*

Поворотным моментом в историческом развитии промышленности Гомеля явилась Октябрьская революция. В конце 1917 г. началась национализация крупных предприятий, объединение мелких кустарных мастерских в кооперативные и государственные предприятия. Так, в марте 1919 г. Губсовнархоз организовал первую обувную мастерскую, объединив кустарей сапожников. [7, 8]

В 1920-е гг. внимание было уделено восстановлению и реконструкции старых промышленных мастерских и других производственных объектов, создавались новые предприятия. В марте 1919 г. в двух частных домах в центре города на углу ул. Белицкого и Советской, открылась 1-я военно-

обмундировочная фабрика, в 1922 г. была создана обувная фабрика «Труд», в 1928 г., по ул. Советской 3, была организована швейная фабрика «Коминтерн». Происходило присоединение мелких мастерских к фабрикам, так, 13 мая 1924 г. в состав фабрики «Труд» вошла сапожная мастерская «Пролетарий». [5, 8, 9].

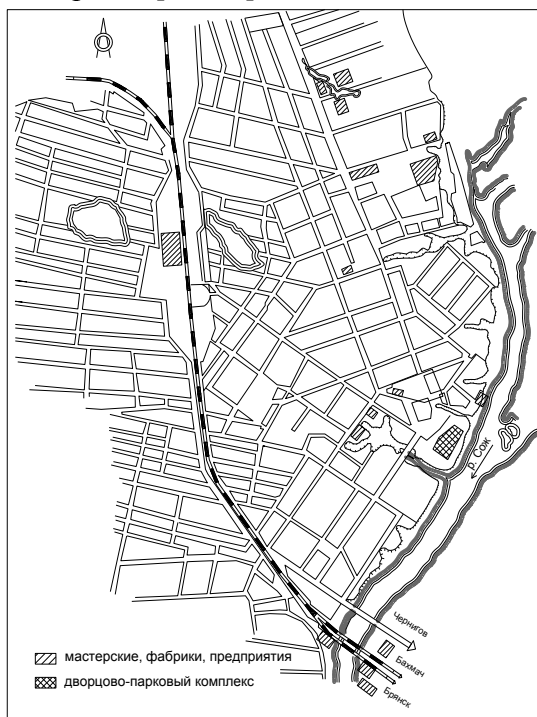


Рисунок 2 – Расположение промышленных предприятий в городе Гомеле (1860-е гг. - 1917 г.)

Толчком для дальнейшего развития промышленности послужила в 1925 г. новая, направленная на индустриализацию политика, способствовавшая преобразованию страны из аграрной в аграрно-индустриальную. Это повлекло строительство крупных предприятий республиканского значения, как например, завода «Гомсельмаш», авторемонтного.

Несмотря на появление производственных объектов, некоторые производства все еще располагались в жилых зданиях. До 1928 г. в Гомеле не было молочного завода, была так называемая «Молочная лавка», размещавшаяся в одной половине деревянного дома, во второй проживал хозяин. Аналогичная ситуация складывалась и с

хлебозаводами – в 1920-е гг. в городе действовало несколько частных пекарен, расположенных преимущественно в центре города (1922 г. – на ул. Комсомольской и ул. Трудовой, 1923 г. – на ул. Советской). Только в 1928 г. в центре города, у перекрестка улиц Комсомольской (современный пр. Ленина) и Интернациональной, был построен Гомельский хлебозавод, а в 1933 г. – хлебозавод в Ново-Белице. [6]

Особенностью развития промышленной инфраструктуры на данном этапе является тот факт, что корпуса предприятия не всегда размещались на одной промышленной площадке, а были разбросаны по всему городу. Так обувная фабрика «Труд» в 1920-е гг. имела в своем составе более 11 цехов, размещенных в разных частях города. Такую же сложную структуру имела кондитерская фабрика «Спартак», в состав которой входило три самостоятельных предприятия: кондитерская фабрика «Просвет», фабрика имени К. Цеткин (трудокollektiv коробочников) и арендованный завод безалкогольных напитков. [6, 8] Эта особенность была обусловлена кооперированием мастерских в фабрики, без предоставления единовременно общих производственных площадей.

К 1940 г. Гомель стал крупным промышленным центром, в котором действовало 264 предприятия. [3] Промышленные объекты размещались часто среди жилого сектора без учета перспективного планировочного роста города и самих предприятий, что приводило иногда к серьезным проблемам. Поэтому в центре Гомеля оказались крупные промышленные объекты, основанные на базе небольших мастерских – станкостроительный завод им. Кирова и завод «Гомсельмаш».

Проанализировав размещение предприятий в планировочной структуре Гомеля можно сделать вывод, что в период с 1917 г. по 1940-е гг. развитие промышленной инфраструктуры происходило по линейной и островной модели. Производственные объекты размещались преимущественно в цен-

тральной и переходной частях города, вдоль основных транспортных артерий.

Период с 1945 г.–980-е – окончательное формирование промышленной инфраструктуры.

Во время Отечественной войны Гомель был разрушен на 80%, почти полностью были уничтожены производственные объекты, поэтому годы первой послевоенной пятилетки были направлены на восстановление промышленности.

Предприятия, возвратившиеся из эвакуации, размещались в планировочной структуре Гомеля как на прежних промышленных площадках, например, станкостроительный завод им. Кирова решено было восстанавливать на ранее занимаемой территории в центре города, так и вновь отведенных территориях – швейная фабрика «Коминтерн» расположилась в здании щетинной фабрики. [5, 10]

Продолжалось строительство фабрик на базе небольших мастерских. Так, в 1945 г. мотороремонтный завод, строительство которого в 1944 г. было начато в поселке Нижнее Брилево, был перенесен на новую территорию, на противоположную окраину города, где находилась небольшая литейная мастерская. [11]

В годы пятой и шестой пятилеток (1951–1960 гг.) ускоренными темпами происходило наращивание промышленности, что существенно отразилось на ужесточении санитарно-гигиенических и социальных требований, оказавших влияние на формирование промышленной инфраструктуры Гомеля. Изменилось положение промышленных территорий, они стали выделяться в обособленные зоны, расположенные преимущественно в переходной и периферийной частях города. Такое обособление привело к формированию трех промышленных районов – северного, южного и западного. В состав северного района вошли в основном предприятия приборостроения и машиностроения, западный и южный были представлены заводами всех отраслей промышленности. Многие производственные терри-

тории разместились вдоль железной дороги. (рис. 3)

Отдельные предприятия и их небольшие группы размещались дисперсно в городской ткани, формируя центральные площади и главные улицы города. Так, например административно-производственные корпуса швейной фабрики «8 Марта» и обувной фабрики «Труд», создали архитектурно-художественный облик площади Восстания.

К концу XX в. производственная зона Гомеля занимала около 20% от всей территории города. Появилась четко выраженная «чересполосица» селитебных и промышленных территорий.

В результате исторического развития промышленных предприятий вдоль основных транспортных направлений в четвертый период сформировалась секторная (радиальная) модель промышленной инфраструктуры города Гомеля.

*Заключение.*

В итоге, можно заключить следующее.

Промышленная инфраструктура города Гомеля начала формироваться в конце XVIII в. За более чем 150 лет, своего развития она прошла четыре этапа (конец XVIII в. – 1860-е гг., 1860-е гг. – 1917 г., 1917 г. – 1940-е гг., 1945 г. – 1980-е гг.). Настоящий пятый этап начался в конце XX в. и будет являться временем структурных преобразований.

Определены особенности каждого периода:

I-й период – было характерно хаотичное расположение мануфактур в планировочной структуре имения;

II-й период – прослеживалась тенденция к линейному размещению предприятий вдоль основных планировочных элементов города; выделилось три «промышленные территории»;

III-й период – промышленная инфраструктура формировалась по линейной и островной модели;

IV-й период – сложились основной производственный комплекс города и его инфраструктура, сформировав секторную мо-

дель промышленной инфраструктуры города Гомеля.

За четыре этапа, промышленная архитектура прошла развитие от небольших ма-

стерских хаотично включенных в структуру города до крупных промышленных районов

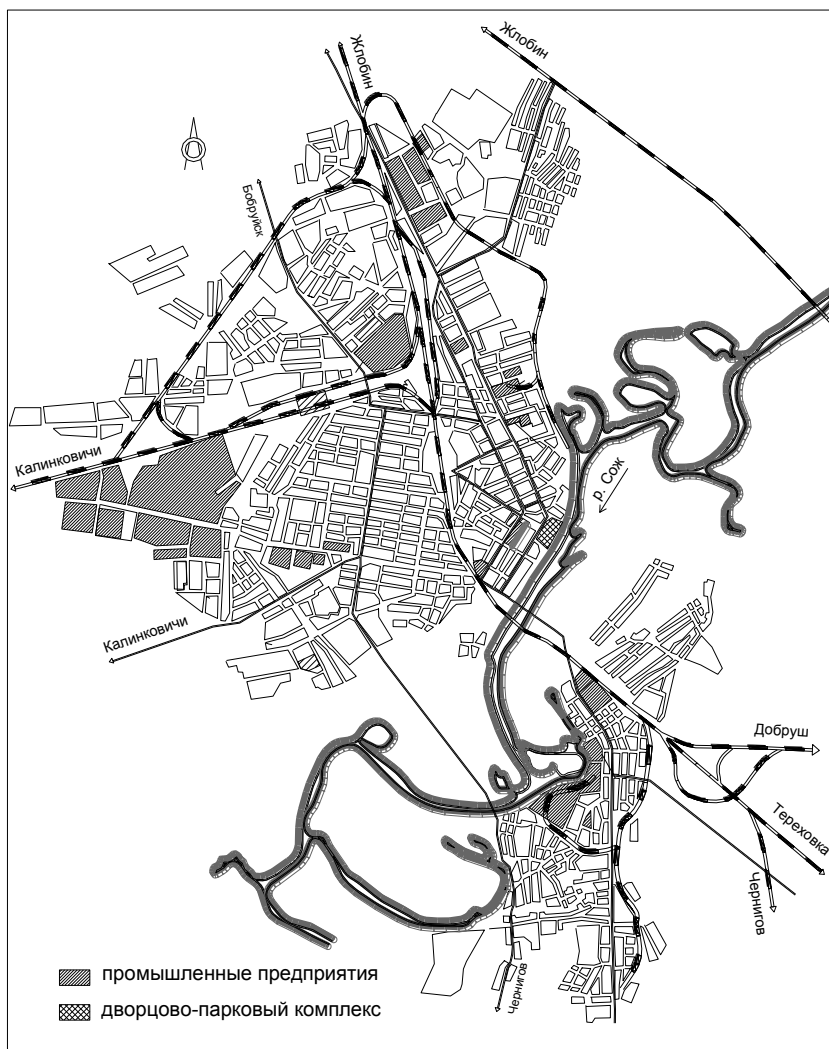


Рисунок 3 - Расположение промышленных предприятий в городе Гомеле (1940 г. - 1980-е гг.)

*Литература:*

1. *Архітэктура Беларусі: нарысы эвалюцыі ва усходнеславянскім і еўрапейскім кантэксце. У 4 т. Т. 3, кн. 1. Другая палова XVIII ст.* / А. І. Лакотка [і інш.]; навук. рэд. А. І. Лакотка. – Мінск: Беларус. навука, 2007. - 502 с., іл.

2. *Архітэктура Беларусі: нарысы эвалюцыі ва усходнеславянскім і еўрапейскім кантэксце. У 4 т. Т. 3, кн. 2. Другая палова XIX – пачатак XX ст.* / А. І. Лакотка [і інш.]; навук. рэд. А. І. Лакотка. – Мінск: Беларус. навука, 2007. - 549 с., іл.

3. *Гомель і Гомельскі раён: карта/ Комітэт па зямельным рэсурсам, геодезіі і картографіі пры Савете Міністраў Рэспублікі Беларусь, Рэспубліканскае Унітарнае прадпрыемства «Белкар-*

*тографія»;* [ред. В. А. Змачинская]. – Мінск: Красная звезда. 2002. – 1 с.

4. *Гомельская область. Белорусская ССР. Издание 2-е дополненное и переработанное* – Мінск: «Беларусь», 1976. – 240 с., іл.

5. *Пашкевич. К. К. Производственное швейное объединение Коминтерн/ К.К.Пашкевич, В. Я. Райский, Д. Н. Фабрикант.* – Мінск: Польша, 1989. – с., іл.

6. *Материалы, собранные в архивах и музеях предприятий Гомеля.*

7. *Белорусская ССР краткая энциклопедия. В 5-и т. Т. 1. История. Общественный и государственный строй. Законодательство и право. Административно – территориальное деление. Населенные пункты. Международные связи* / [редкол. П. У.

Бровка и др.] – Мн.: Гл. ред. Беларус. Сов. Энциклопедия, 1979. – 768с., ил.

8. Гудков С. С., В. Я. Райский. Гомельское производственное обувное объединение «Труд»/ Гудков С. С., В. Я. Райский.- Мн.: Польша, 1992. – 64 с. ил.

9. Тиванова. С. П. Производственное швейное объединение Коминтерн/ С. П.Тиванова. – Минск: Польша, 1978. – 16 с., ил.

10. Казаков Г. М. Гомельский станкостроительный / Г. М. Казаков, В. Я. Райский, Д. Н. Фабрикант. – Минск: Беларусь, 1979. – 142 с. ил.

11. Дрозд С. С.. Очерк о Гомельском заводе пусковых двигателей/ С. С. Дрозд, В. Я. Райский, В. И. Цветков. - Минск: Польша, 1981. – 64 с., ил.

**L. Kupreichyk**  
**FORMING OF INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE OF GOMEL.**

*The article is about historical becoming and forming of industrial infrastructure of Gomel. It is based on the unknown facts and natural inspection.*

**УДК 725.4.011**

**ПРИОРИТЕТНЫЙ ТИП ЗДАНИЯ В ПРОМЫШЛЕННОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ**

**Морозова Е.Б.**

доктор архитектуры, доцент, кафедра «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции», БНТУ

*В статье рассматривается процесс формирования приоритетного типа здания в промышленной архитектуре. Именно такой тип численно преобладал в строительстве на разных исторических этапах, и идентифицировал промышленную архитектуру как самостоятельную область зодчества. Анализируются пространственные характеристики приоритетных типов и их смена в процессе исторического развития.*

*Введение.* Типологический подход в архитектуре является действенным методологическим инструментом, позволяющим понять и познать все многообразие ее объектов. Классифицируя объекты по типам, изучая их изменения и особенности формообразования на разных исторических этапах, можно воссоздать картину развития архитектуры. Как писал английский ученый Н. Певзнер «история развития архитектуры есть история развития ее типов» [1, с. 9–10]. Кроме того, типологические исследования в той или иной области архитектуры дают возможность не только представить, что было вчера и есть сегодня, но и – заглянуть в будущее. С этой точки зрения интересные особенности демонстрирует промышленная архитектура, как самостоятельный вид зодчества.

*Основная часть.* В типологии\* объектов промышленной архитектуры можно видеть два характерных отличия. Во-первых, по сравнению с гражданской, промышленная архитектура на всех исторических этапах

развивалась в достаточно ограниченном количестве типов объектов, которые демонстрировали устойчивость во времени и поступательное движение за счет расширения видовых модификаций. Это означает, что большое разнообразие производственных процессов на протяжении трехсотлетней истории существования промышленной архитектуры, тем не менее, пространственно организовывалось в очень небольшом количестве типов.

\*Критериев для выделения типов объектов в архитектуре существует множество – функциональные, структурные, морфологические, конструктивные, стилистические, контекстуальные, символические и др. Однако наиболее показательную картину дает определение типа с точки зрения структуры внутреннего пространства, фиксирующей морфологические характеристики архитектурной формы. Этот критерий позволяет типам быть наиболее независимыми от внутреннего функционального наполнения.

А, во-вторых, на всех исторических этапах всегда существовал приоритетный тип здания, численно преобладающий в промышленном строительстве и идентифицирующий ее в первую очередь.

Первым типом в промышленной архитектуре было здание с ярусным построением