

Раздел 3 АРХИТЕКТУРА ПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕКТОВ

УДК 725.4.03(476)

ОБЪЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ И ТОВАРИЩЕСТВ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА В БЕЛАРУСИ: ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОСТРОЙКИ

Залесская Г.Л.

старший преподаватель, кафедра «Архитектура производственных объектов
и архитектурные конструкции», БНТУ

В статье рассматривается группа производственных построек, представленных объектами собственности товариществ и акционерных обществ, т.е. объединенного капитала, формирование типов которых происходило в период конца XIX – начала XX в. К этой группе относятся производственные здания и сооружения железной дороги, объектов городского хозяйства, пожарных депо.

Введение. Анализ изученности темы показал, что данная группа объектов не исследовалась в отечественной архитектурной науке. Отдельные постройки упоминались и описывались в трудах некоторых авторов [1, 2, 3], но общей картины развития этих объектов не создано.

Целью работы было выявление особенностей формирования архитектуры производственных построек объектов объединенного капитала и обнаружение объектов наследия промышленного зодчества, что будет использовано в НИР «Исследовать тенденции развития функционально-планировочной структуры зон смешанной застройки городов Республики Беларусь с разработкой принципов и приемов их архитектурно-планировочной организации» и «Исследовать становление и развитие архитектуры промышленных объектов в городах Беларуси», выполняемых на кафедре «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции» БНТУ.

Основная часть. Размещение. Строительство объектов данной группы осуществлялось преимущественно в городах. Первыми по времени в городах застраивались территории железных дорог, которые, появившись на окраинах, впоследствии занимали

значительные пространства. Эти участки со временем оказались в центральной части городов, и, поскольку отчуждение новых земель здесь было очень дорого, то целесообразнее становилось строить объекты обслуживания (мастерские, депо) на свободных территориях. Например, станция Минск была разделена на часть вдоль главных путей, занятую устройствами для пассажирского и товарного движения, и на часть, занятую депо, мастерскими и магазином, устроенную на отдельном пути [4, с. 5]. В Бресте существовало несколько производственных участков, обслуживавших разные железнодорожные линии. Кроме того, на рубеже XIX – XX вв. впервые было намеренно предусмотрено дальнейшее развитие комплекса обслуживающих построек и депо в проектах планировки территорий железной дороги [4].

Размещение водозаборных станций водопровода в белорусских городах было различным. При заборе из реки она сооружалась на берегу выше города по течению или даже в самом городе (Гродно, Гомель, Витебск). При использовании воды из артезианской скважины станция строилась при ней, в Минске даже в центре города. Башни размещались на самых высоких точках города и являлись важными композиционными доминантами (Гродно, Витебск, Минск). Электростанции и пожарные депо располагались в центральной части городов, участок депо непременно имел выезд на одну из главных улиц.

Промышленные предприятия, основанные на средства объединенного капитала, устраивались в крупных городах, занимая обширные площадки вдоль железнодорожных путей и рек (Минск, Витебск). Лишь льнопрядильная фабрика «Двина» была построена недалеко от Маркова монастыря в Витебске. Место для строительства было выбрано между рекой Западной Двиной и Рига - Орловской железной дорогой, с которой промышленная площадка соединялась своей веткой конно-железной дороги.

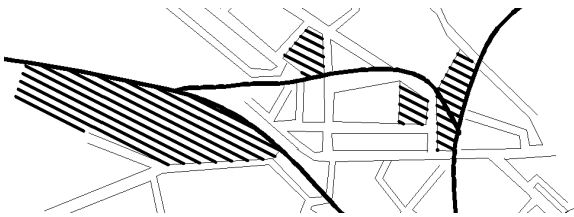


Рисунок 1 – Производственные территории при железных дорогах в предместье Добрые Мысли. Минск, начало XX в.

Таким образом, объекты размещались только в городах и занимали ответственное положение в застройке города, предприятия формировали промышленную застройку вдоль магистралей.

Здания и сооружения объектов железной дороги. Все железнодорожные станции подразделялись на классы с I по IV, каждому из них соответствовал определенный набор станционных построек и степень капитальности. Постройки I и II классов характеризовались долговечностью (не менее ста лет) и особой огнестойкостью, поэтому они возводились из кирпича, камня, бетона с металлическими перекрытиями. Деревянные или деревянные оштукатуренные, а также обложенные кирпичом здания предназначались для станций III и IV классов [5, с. 274]. На территории Беларуси строились станции II – IV классов и полустанции, на станциях II класса возводились мастерские и депо (Витебск, Гомель, Минск, Молодечно, Пинск), III класса – только паровозные депо (Брест, Береза).

Основными производственными объектами железнодорожного хозяйства были мастерские, паровозные депо, водонасосные станции и водонапорные башни-резервуары.

Самыми распространенными постройками являлись водоподъемные здания и водонапорные башни, возводившиеся на каждой станции. Добыча и подъем воды в резервуар осуществлялся с помощью двигателя и механизмов, размещенных в здании станции, обязательным элементом которой являлась труба, встроенная либо отдельно стоящая, а хранение – в водонапорной башне, расположенной на некотором расстоянии от места подъема воды. Здания водоподъемных станций всегда строились вместе с жильем машиниста. В художественном оформлении неоштукатуренных кирпичных стен станции использовался декор – лопатки, фигурные карнизы, лучковые перемычки.

Водонапорные сооружения с примерно равными высотами опорной башни и резервуара служили для обслуживания только подвижного состава. Они сооружались при железнодорожном пути, причем отметка пола первого этажа соответствовала уровню головки рельса станционной площадки. Деревянные или каменно-деревянные водоемные здания возводились на станциях третьего и четвертого классов и представляли собой один объем высотой от шестнадцати до двадцати метров, разделенный на два яруса. Верхний ярус, содержащий резервуар, был деревянным, сложенным из бревен, шести или восьмиугольным. Нижний – кирпичный с лопатками и фигурными карнизами. (Орша, Брест, Коханово).

Водонапорные башни, достигавшие в высоту 40 м, обеспечивали водой не только паровозы, но и пассажирские вокзалы (Барановичи, Мосты). Это были кирпичные постройки, представляющие собой восьми или шестиугольные призмы или цилиндры. В Волковыске объем башен сдвоенный, состоит из двух восьмиугольников. В оформлении фасадов башен использовались конструктивные ребра-лопатки, фигурные

кронштейны, карнизы, ниши (Гродно, Минск, Барановичи, Могилев, Мосты).

Для Московско-Брестской дороги в 1912 г. был выполнен проект водонапорной башни из железобетона. В башне, круглой в плане (диаметр основания 16 м), несущими были восемь ребер, поддерживавших резервуар на отметке 26,7 м. На фасадах главную роль играли вытянутые окна с разными наличниками в стиле модерн. [7].

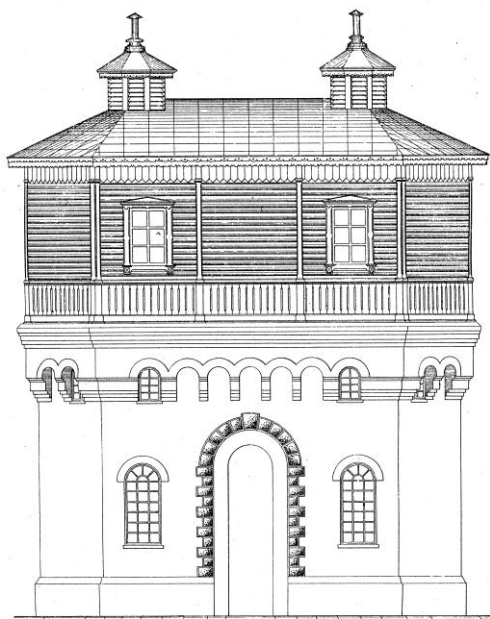


Рисунок 2 – Проект водонапорной башни Витебск-Жлобинской железной дороги [6, л. 37]

Специализированные транспортные склады – паровозные депо – строились на крупных станциях II и III классов. Первые на территории современной Беларуси паровозные депо были возведены на Петербурго-Варшавской железной дороге в 1862 г. В отличие от более ранних круглых паровозных депо Петербурго-Московской, к которым пристраивались мастерские и склады, на новой дороге возводились более дешевые и удобные в эксплуатации прямоугольные, а иногда и ступенчатые прямые депо с тремя и большим числом параллельных путей, на 2-3 паровоза каждый [5, с. 115].

Депо веерного типа с поворотным кругом характерны для Беларуси, тогда как в России XIX в. широкого распространения не

получили. Веерные депо вмещали от 12 паровозов и экономили территорию станции за счет сооружения поворотного круга (Гомель, Минск, Молодечно, Брест, Волковыск), в некоторых из них присутствовали и производственные функции – т.н. «малые мастерские».

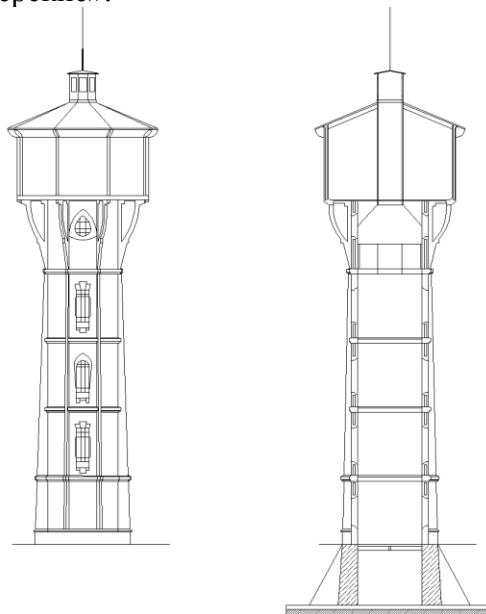


Рисунок 3 – Проект водонапорной башни Московско-Брестской железной дороги [7]

Для прямоугольных в плане многопролетных зданий депо и мастерских стали применяться плоские часторебристые покрытия с продольным расположением главных балок и поперечным – световых фонарей, как, например, паровозное здание на станции Минск, построенное в 1908–1909 гг. [8, с. 352]. В конструкции этого депо использовался бетон, что было редким, внутренние колонны из «квадратного» железа с чугунными подушками [9, л. 3-4].

Железнодорожные мастерские были крупными многопрофильными предприятиями. Например, на Московско-Брестской дороге ремонт подвижного состава производился в двух главных (больших) мастерских в Москве и Минске. В Минске ремонтировались товаро-пассажирские и товарные паровозы IV и V участков, пассажирские вагоны III класса, багажные и товарные вагоны [10, с. 12].

Мастерские, в которых производились слесарные, кузнечные, столярные, малярные работы, представляли собой постройки с проложенными внутри рельсовыми вспомогательными путями и мостовыми кранами. Так, один из первых мостовых кранов был устроен в мастерских Витебско - Динабургской линии в 1860-х гг. [8, с. 356]. Усложнение и расчленение объемно - пространственного решения мастерских привело к появлению зданий с внутренними дворами и курдонерами. Мастерские и веерные депо иногда блокировались (Молодечно, Волковыск).

Большое внимание уделялось разработке производственных железнодорожных зданий в едином стиле – неоготическом или «кирпичном стиле», что сформировало общность архитектурно-художественного решения всей дороги. Эти здания отличалась большим количеством и разнообразием декоративных элементов, что выделяло их из общего числа городских предприятий.

Объекты городского хозяйства. Производственные объекты предприятий городского хозяйства в Беларуси конца XIX – начала XX вв. были представлены водонасосными станциями с резервуарами (водонапорными башнями), электростанциями, а также трамвайным депо.

Водопровод в белорусских городах появился в 70-х гг. XIX в. В то время по всей Российской империи только около 30 городов имели водопровод, из них в Беларуси им могли пользоваться жители Витебска, Бреста, Гомеля, Гродно, Минска, Мозыря, Могилева, Двинска, Слонима [11].

Производственные постройки водопровода были представлены водонасосной станцией и башней. Водонасосные здания выполнялись двух разновидностей: в Гомеле [12, л. 14] и Мозыре [13, л. 4] эти постройки имели вид маленьких квадратных в плане строений, в которых помещались двигатель и насос; в Витебске и Минске водонасосные станции были больших размеров и состояли из нескольких объемов [14, л. 1-4].

Водонапорные башни могли быть деревянными, каменными и смешанными. По объемному решению эти сооружения были одиночными (Минск, Гродно) и спаренными (Витебск). В декоративном оформлении построек водопровода использовались элементы готики, особенностью являлось выявление ярусности сооружения с помощью карнизов.

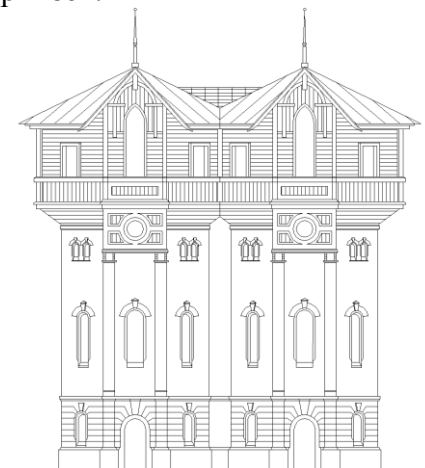


Рисунок 4 - Проект водонапорной башни в Витебске [15]

Электростанции были построены в нескольких крупных городах – Минске, Витебске, Бресте, Гродно. Производственные постройки электростанций в Беларуси отличались и по объемному и по стиливому решению.

В Минске в 1895 г. начала работать электростанция, возведенная на берегу Свислочи рядом с водонасосной станцией. Ее главный фасад был оформлен в неоготическом стиле. Электростанция и трамвайное депо в Витебске были построены в 1897-1898 гг. на одной из центральных улиц, Задунавской (современный пр-т Фрунзе), в «кирпичном» стиле. Электростанция в Гродно, открытая в 1912 г. [16, с. 418] недалеко от вокзала, несет черты неоклассицизма.

Конка, а затем трамвай были первыми транспортными хозяйствами в городах Беларуси. Депо конки в Минске располагалось вблизи железнодорожного вокзала. В Витебске трамвайное депо было построено на улице Задунавской, на окраине, и представляло комплекс обслуживающих, производ-

ственных и складских построек и собственно депо, созданных по бельгийскому проекту.

Пожарные депо. С ростом городов увеличивался риск возникновения и распространения пожаров, и с 1853 г. пожарные команды стали профессиональными, улучшилось их финансирование и оснащённость. В 1880-х гг. строились новые здания пожарных депо, возводились каланчи. В Беларуси пожарные депо имели две разновидности объёмно-пространственного решения.

Первая распространилась в городах в середине XIX в. и представляла прямоугольное в плане здание с одними или несколькими воротами для выезда пожарных телег. Такие депо существуют и используются до сих пор в Несвиже и Логойске. Каланча в таком случае могла решаться как отдельное деревянное сооружение (Несвиж, Витебск, Полоцк), либо ее заменяла башня со смотровой площадкой на ратуше (Витебск, Могилев) или здании городской управы (Волковыск, Орша). Этим постройкам была присуща строгая утилитарность облика.



Рисунок 5 – Проект пожарного депо в Минске [17]

Вторая разновидность пожарного депо была выработана в конце XIX в. и представляла сочетание в разных уровнях помещений для пожарных обозов, оборудования, лошадей и жилых помещений для пожарной команды. Каланча в таком случае часто была встроенной в здание депо (Бобруйск, Минск). В художественно-стилевом оформ-

лении фасадов этих построек использовались декоративные элементы из фигурного лицевого кирпича, присущие неоготике, «кирпичному» стилю, стилю модерн.

Промышленные объекты

Среди производственных объектов объединенного капитала особый интерес представляют промышленные объекты – ведущие предприятия в своих отраслях в то время. Например, основанная в 1871 г. Добрушская бумажная фабрика была акционирована в 1878 г., директором правления избран инженер А. Стульгинский, превративший фабрику в одно из передовых предприятий своего времени в Российской империи. Под его руководством, и, вероятно, по его проектам, фабрика была реконструирована и расширена, усовершенствована система гидротехнических сооружений, устроены механические мастерские. В 1882 г. была открыта производственная лаборатория, первая в Беларуси, 1889 г. введено электричество, затем телефон. При фабрике были созданы пожарное депо, больница, аптека, оптовый склад продуктов, фабричная школа, фабричное училище, ремесленные классы. [18, с. 43-44].

Комплекс фабричных зданий образует замкнутый прямоугольный контур, служа оградой предприятия. Над корпусами поднимались четыре дымовых трубы, одна из них – высокая многоугольная кирпичная труба с фигурным завершением. Архитектура фабрики эклектична и многообразна, весь комплекс представляет пример рационального и эстетичного промышленного зодчества конца XIX в.

Особое место в промышленной архитектуре Беларуси занимает льнопрядильная фабрика «Двина», построенная в 1900 г. Бельгийско-российским обществом, – крупнейшая по своим размерам среди белорусских предприятий [19, л. 53-54].

Главный производственный двухэтажный корпус П-образной формы в плане был длиной около 200 м. Технологический процесс, начинаясь от склада сырья, проходил по всему корпусу и заканчивался в складе

готовой продукции. В конструктивном отношении корпус фабрики представлял собой трехпролетное здание с несущими наружными стенами из кирпича, междуэтажные перекрытия были выполнены в виде кирпичных сводов по металлическим балкам и опирались на два ряда чугунных колонн, по крыше проходила лента фонарного остекления. В декоративном решении протяженных фасадов использован ритм лопаток и высоких оконных проемов, имевших перемычку лучкового очертания с замком. На плоскости фасадов выведены металлические крепления тяжелой конструкции перекрытий. Расположенное на открытой местности здание фабрики хорошо просматривалось с далекого расстояния, и труба композиционно представляла ось, сгруппировавшую вокруг себя все здания.

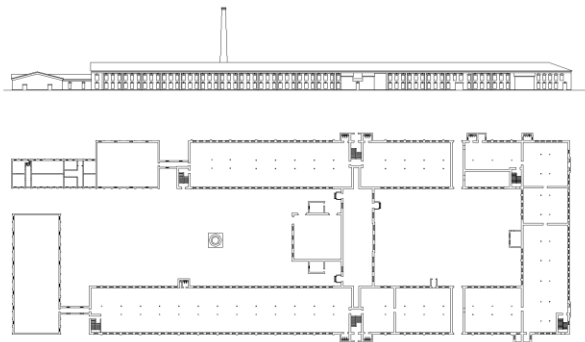


Рисунок 6 – Фасад и план льнопрядильной фабрики «Двина» [19]

Недалеко от Волковыска на базе мелких известковых предприятий варшавским отделением акционерного общества «Волынь» в 1913 г. был основан Красносельский цементный завод [20, с. 89], который был одним из крупнейших предприятий в Российской империи. На территории предприятия, прилегавшей к железнодорожным путям, был внутренний транспорт – вагонетки. Предприятие имело отделение с «вертельными» (вращающимися) печами, считавшимися самым современным оборудованием в это время в Европе [8, с. 176]. В 1914 г. были введены две новые технологические линии, железнодорожная ветка до станции

Россь с двумя деревянными мостами и несколько жилых домов.

Самые крупные машиностроительные, механические и литейные заводы в конце XIX в. принадлежали товариществам и акционерным обществам. Такие предприятия устраивались в крупных городах, занимая площадки вдоль железнодорожных путей и рек (Минск, Витебск). На обширных площадках строились большие одноэтажные кирпичные здания основного производства, состоявшие из набора смежных помещений для кузнечного, медно- и железокотельного, слесарного, литейного и других отделений. Самыми большими цехами являлись литейный с центральным или мостовым краном и слесарный со станками. В зданиях применялась конструктивная система со стеновым или каркасно-стеновым несущим остовом, высота производственных помещений до низа стропильных конструкций колебалась от 4 до 5 м.

Кошарский чугуно- и меднолитейный завод товарищества «Якобсон, Лифшиц и К^о» в Минске был основан в 1881 г. на Кошарской площади, ниже по течению Свислочи от Губернаторского сада. На участке завода центральное положение занимал производственный корпус, изначально деревянный, к которому в 1887 г. добавились две каменные пристройки с высокими окнами, имеющими полуциркульные завершения [21, л. 6], а в 1901 – 1909 гг. – два каменных литейных цеха. Один из них был решен в виде трехнефной базилики с мостовым краном. Фасад здания, выходящий на Окольную улицу, был богато декорирован: конструктивная система подчеркнута пилястрами и лопатками, окна с лучковым завершением и выделенными перемычками, треугольный фронтон украшен полуциркульным окном и декорирован пояском [22, л. 11]. К 1913 г. площадь участка увеличилась в два раза относительно первоначальной, периметр был застроен хозяйскими постройками и жилым домом, центр участка занимали производственные корпуса. За время длительного действия завода его производственные

площади были увеличены за счет пристроек почти в десять раз [23, л. 14-15].

Другие металлообрабатывающие заводы – Вокзальный общества «Якобсон, Лифшиц и К^о», «Энергия», заводы в Витебске, Бобруйске, Гомеле, были меньших размеров. Хотя основные производственные корпуса для обеспечения пожарной безопасности часто занимали положение в центре участка, они все же были «лицом» и рекламой предприятия, потому художественная проработка их фасадов в «кирпичном» стиле отличалась большой тщательностью.

Заключение. Впервые появившись в Беларуси в 1860-х гг., производственные объекты объединенного капитала с новым функциональным наполнением значительно продвинули вперед отечественную архитектуру производственных построек.

Градостроительное положение ряда объектов подчеркивало их значимость в среде городов. При железнодорожных магистралях началось формирование территорий с главным образом производственной застройкой.

При строительстве сооружений и зданий этой группы нашли применение новые строительные материалы, конструкции и инженерные системы.

Крупные промышленные предприятия демонстрировали новые подходы к объемно-пространственным и конструктивным решениям корпусов.

Особая значимость для общества производственных объектов железных дорог, городского хозяйства и пожарных депо нашла отражение в богатом в декоративном оформлении фасадов построек.

Литература:

1. Егоров, Ю.А. Градостроительство Белоруссии / Ю.А. Егоров. – М.: Гос. Изд-во лит-ры по стр-ву и арх-ре, 1954. – 282 с.
2. Чернявская, Т.И. Памятники архитектуры Минска XVII – начала XX века / Т.И. Чернявская, Е.Ю. Петросова. – Минск: Наука и техника, 1984. – 150 с.
3. Заруцкий, С.А. Особенности размещения транспортно-технических объектов историко-культурного наследия на территории Брестской области / С.А. Заруцкий // *Индустриальное наследие в культуре и ландшафте: мате-*

риалы II Всеукраинской науч. конференции, Киев, 23-26 мая 2007 г. / Науч. вестник Ин-та дизайна и ландшаф. иск-ва Гос. акад. рук. кадров культ. и иск-ва; редкол.: Г.Н. Тютюнник [и др.]. – Вып. 4. – Киев, 2007. – С. 51-55.

4. *Московско-Брестская ж.д. Планы общего расположения путей и зданий Московско-Брестской ж.д. / Мин-во путей сообщения. – [б.м.], [нач. XX в.] – 72 л.*

5. *История железнодорожного транспорта России: в 2 т. – Т. 1: 1836–1917 гг. – СПб.: АО «Иван Федоров», 1994. – 336 с.*

6. *Витебск-Жлобинская ж.д. : сооружение Витебск-Жлобинской ж.д. 1900-1902 : альбом исполн. черт. / Витебск-Жлобинская ж.д. – [б. м.], [б.г.] – 65 л.*

7. *Проект водонапорной башни для Московско-Брестской ж.д. // Центральный исторический архив Москвы (ЦИАМ). – Фонд 281. – Оп. 1. – Д. 2048. – Л. 82-84.*

8. *Очерки истории строительной техники России XIX–начала XX веков / Изд-во лит-ры по стр-ву. – М.: 1964. – 376 с.*

9. *Смета на постройку каменного здания мастерских службы пути // Центральный исторический архив Москвы (ЦИАМ). – Фонд 281. – Оп. 1. – Д. 2044. – Л. 3-4.*

10. *Московско-Брестская ж.д. / Всероссийская выставка 1896 г. – М.: печатня С.П. Яковлева, 1896. – 51 с.*

11. *Водоснабжение и способы удаления нечистот в городах России / Управление Главной Врачебной инспекции МВД. – СПб.: Типография МВД, 1912. – 215 с.*

12. *Проект водоканки над артезианским колодезем в Гомельском парке // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 3013. – Оп. 1. – Д. 290.*

13. *Чертеж водоканки в Мозыре // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 299. – Оп. 5. – Д. 1588.*

14. *Инвентарная опись электрической станции, городской водоканки, скотобойни и пр. // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 3627. – Л. 1-63.*

15. *Чертеж водоемного здания в Витебске на Могилевской площади // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 3209. – Оп. 1. – Д. 1289. – Л. 7-8.*

16. *Гродно. Энцикл. справ. / Белорус. Сов. Энцикл.; Ред. И.П. Шамякин (гл. ред.) и др. – Мн.: БелСЭ, 1989. – 439 с.*

17. *Проект здания для 2-го пожарного депо // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 6068. – Л. 12.*

18. *Киштымов А.Л. Первый белорусский топ-менеджер // Лидер. – 2003. – № 3. С. 43-45.*

19. *Проект устройства электрического освещения на льнопрядильной фабрике «Двина» // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 3209. – Оп. 1. – Д. 929.*

20. *Болбас, М.Ф. Прамысловасць дарэвалюцыйнай Беларусі / М.Ф. Болбас. – Минск: БелСЭ, 1988. – 324 с.*

21. *Дело о предоставлении на рассмотрение плана постройки мецанином Якобсоном чугуно- и меднолитейного завода в Минске // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Фонд 299. – Оп. 5. – Т. 1. – Д. 590.*

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].