

УДК 72.01

**Е.М. БАЛЬЗАННИКОВА**

аспирант кафедры архитектуры  
Самарский государственный архитектурно-строительный университет

## ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ САМАРЫ И РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ГОРОДА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

URBAN FORMATION OF SAMARA AND ITS INDUSTRIAL DEVELOPMENT AT THE END OF THE XIXth – THE BEGINNING OF THE XXth CENTURY

*Исследуются особенности возникновения города Самары и формирования промышленных территорий в его исторической части. Размещение предприятий на раннем этапе развития промышленного производства прежде всего было обусловлено природными факторами: предприятия располагались вдоль рек. Конец XIX в. для Самары характеризуется всплеском развития сельского хозяйства, особенно мукомольной промышленности. Самара являлась одним из главных поставщиков муки в страны Европы. Строительство Самаро-Златоустовской железной дороги и развитие речного пароходства открыло новые горизонты для развития города, что способствовало превращению Самары в крупный промышленный узел России.*

**Ключевые слова:** градостроительство, развитие, особенности формирования, промышленные предприятия, мукомольная промышленность.

*The specific features of Samara origin and of the formation of industrial areas in its historical part are viewed. The location of enterprises at earlier stages of industrial production development was defined first of all by natural factors: enterprises were located along the rivers. The end of the XIXth century for Samara is characterized with significant outburst of agriculture, especially of flour-milling industry. Samara was one of the main flour suppliers to European countries. The construction of Samara – Zlatoust Railway and the development of river shipping provided new perspectives for the development of the city and facilitated its transforming into a large industrial center of Russia.*

**Key words:** town planning, development, specific features, industrial enterprises, flour-milling industry.

Город Самара был основан вдали от российской столицы в центре огромной степи Самарского края. Он удачно расположился на возвышенном левом берегу реки, где рельеф местности на южных отрогах, так называемых Сокольничих гор, отличался большими перепадами высот: от 28 м (берег Волги) до 150-200 м (водораздел рек Волги и Самары). Город вытянулся вдоль реки почти на 40 км.

Самара начинала развиваться именно с того места, где сейчас расположен Куйбышевский район. Еще за два века до официальной даты рождения города на месте поселка Гранный существовало поселение Самар. Река Самара, упоминающаяся в документах X в. под именем Самур, являлась границей Волжской Булгарии и Московского царства. Впервые город Самара упоминается в русских летописях 1361 г. А на старинной карте водных путей и пристаней венецианских купцов Франческо и Доменико Пизцигано, датированной 1367 г., на месте современной Самары отмечено небольшое поселение-пристань с тем же названием.

В мае 1586 г. по указу царя Федора Иоанновича на реке Волге при впадении в нее Самарской перебоины (широкого рукава реки Самары) было начато строительство сторожевой крепости Русского государства, названной Самарским городком. Место было

выбрано не случайно. Крепость должна была обеспечивать прикрытие Руси от набегов кочевников, а также водный путь от Казани до Астрахани. Размещение г. Самары на пересечении важнейших транспортных путей способствовало развитию в городе торговли и промышленности. Крепость строилась под управлением воеводы Григория Осиповича Засекина вместе с его помощником Федором Ельчаниновым на месте современной Хлебной площади. Прибыв на предполагаемое место строительства, Засекин и Ельчанинов приняли решение возводить сооружения на 25 верст выше по течению Волги, чем было намечено по первоначальному плану. В результате крепость была основана на высоком левом берегу реки, куда со временем переместилось также и устье Самары. Первым делом в центре крепости, названной «Самарским городком» возвели церковь, построили стены из остро заточенных сверху бревен, сторожевые башни с бойницами (всего было одиннадцать башен в восемь метров высотой с двухметровым заглублением каждая), потом Кремль и, наконец, приказные и жилые избы. Крепость в плане была пятиугольной. Самарский городок был построен очень быстро – всего за два месяца, так как собирали его из заготовок. Крепость занимала площадь в 5 га, с севера и востока к ней почти вплотную под-

ступал непроходимый лес, с юга прикрывала река Самара, с запада - могучая Волга. Позже жители стали селиться и за ее стенами, появились посадки со своими лавками и кабаками [1].

План крепости представлял собой прямоугольную систему улиц с размером кварталов 130 на 260 м. Продольные улицы шли параллельно р. Волге, поперечные - перпендикулярно к ней. Это было обусловлено необходимостью организации съездов к пристаням, расположенным на берегах рек, а также стоков вод с городской территории по улицам в реку. В 1636 г. длина города составляла 1,7 км, а ширина - 350 м. В 1689 г. Самара была переименована в город, став не только военным форпостом, но и крупным торговым центром Поволжья. Именно через Самару осуществлялась торговля России с Востоком. В 1708 г. при Петре I Самара значилась девятым городом Казанской губернии, а в 1719 г. была приписана к Астраханской. В то время в Самаре насчитывалось 210 дворов. В 1851 г. Самара стала губернским городом с населением в 15 тысяч человек. Развитие в Поволжье земледелия привело к появлению в городе предприятий, занимающихся переработкой сельскохозяйственной продукции, - мукомольных, сахарно-паточных, винокуренных, пивоваренных заводов. В это время Самарская губерния стояла на первом месте в Российской Империи по количеству собираемой пшеницы.

Порой деревянные срубы Самары обновлялись, поскольку безжалостные пожары уничтожали строения города, незащитные перед стихией огня. После памятного пожара 1850 г., будучи уже в губернском ранге, город опустошался дважды - 12 мая 1854 г. и 10 июня 1856 г. Сотни каменных и деревянных домов, салотопенные заводы, даже церковь стали добычей пламени. Сгорели старый гостинный двор, палата госимуществ, строительная дорожная комиссии, губернская чертежная, городская Дума, магистрат, ремесленная управа, сиротский суд. Нередко огонь перекидывался через реку Самару, где были мельницы и заводы. Во время пожара 1856 г. в огне оказались здания уездного казначейства, полиции, земского суда, духовного и уездного училищ. Однако огонь не смог подорвать жизненные силы города (как это иногда случалось с другими городами), напротив, всякий раз он лишь шире разрастался.

Адаптация к роли торгово-промышленного центра привела к обширному строительству зданий хозяйственного назначения. Размещение предприятий на раннем этапе развития промышленного производства было обусловлено природными факторами,

так как предприниматели стремились приблизить предприятия к источникам сырья и воде, чтобы хранить продукции большого объема на складах у пристаней. Концентрация предприятий по берегам рек и на мысу, у их слияния, предопределила последующее формирование железнодорожного узла, ставшего местом перегрузки сырья и готовой продукции между городом, рекой и железной дорогой. В 1875 г. Самара стала железнодорожной станцией. Через два года был возведен пассажирский вокзал (проект Н.И. де Рошефора). Восемь пристаней обслуживали частные пароходства «Самолет», «Кавказ и Меркурий», «По Волге» и другие. Ввод в эксплуатацию в 1877 г. железной дороги оказал сильное влияние на все последующее развитие промышленности и города. Промышленные территории стали формироваться участками вдоль железной дороги, проходящей в береговой полосе реки Самары, и расширяться на прилегающих территориях за счет строительства складских сооружений и вспомогательных производств. Особенно интенсивно территории осваивались в местах, где железная дорога примыкала к реке.

К 1880 г. в городе действовали уже 71 магазин, 697 лавок, около 70 предприятий различного назначения, среди которых были: 15 кирпичных, 11 салотопенных, 7 кожевенных, 5 горшечных заводов, а также 3 механических, клееваренные, поташные и многие другие небольшие заводишки; 6 крупчатых мукомольных мельниц-валцовок, 3 паровых и 60 ветряных мельниц.

Открылись Даровая мукомольная мельница Курлина и Субботина, вслед за ней - «Товарищество паровой и мукомольной и крупчатой мельницы и заводов в Самаре» (Субботин, Шихобалов, Курлин), паровая мукомольная мельница Башкирова, Жигулевский пивоваренный завод фон Вакано, макаронная фабрика Кеницер, кондитерские фабрики Егорова, два лесопильных завода (один из которых принадлежал Наймушину, другой - Грачеву), три маслобойных завода (в том числе Вишнякова), дрожже-винокуренный завод Афанасьева, кондитерская фабрика Гребежева, мыловаренный завод Уласова, спиртоводочный завод, обувная фабрика Чувашьянц, завод искусственных минеральных вод, кондитерская фабрика Савинова и Каргина, механический и чугунолитейный завод Платкова, спичечная фабрика «Волга» Л.Л. Зелихмана, конфетная фабрика братьев Мецлер, мукомольная мельница Зворыкина, мыловаренные заводы Кузнецова и Гореловых, чугуно-литейные и механические заводы Зуева,

Молчанова, Усаченко, Шавыргина, Лебедева, овчинная фабрика Сидоровых, кирпичные заводы Городского общественного управления, купцов Ильина, Сапункова, Жукова и два завода Летягиных.

Необходимым дополнением к развитию промышленных предприятий, пристаней и железнодорожной станции были различного рода складские помещения и амбары [2]. Эти предприятия оказали существенное влияние на формирование облика города в тот период. Общий вид Самары приведен на рис. 1.

Помимо промышленных предприятий, в период пребывания Алабина в должности городского головы в Самаре построены и начали функционировать типография Щелокова, Пастеровская станция, метеорологическая станция, городской театр. Впервые в Самаре для освещения применили газ, начала действовать первая телефонная станция на 10 номеров, продолжалось строительство собора. Эти объекты также сыграли важную роль в развитии Самары как крупного культурного центра страны.

С развитием общества необходимым стало и развитие инженерных сетей города. В январе 1887 г. был сдан в эксплуатацию городской водопровод центральных кварталов города, построенный фирмой «Бромлей и К<sup>о</sup>» по проекту инженера Зимина, блестяще показавший себя в эксплуатации и при тушении пожаров, часто случавшихся в городе. Это был первый противопожарный водопровод в России. Сети были проложены по кольцевой схеме с тремя основными магистралями, оборудованными специальными задвижками, которые в случае аварии позволяли отключать небольшой участок любой магистрали, не нарушая водоснабжения в других местах. Водозаборные сооружения, сделанные в виде двух шахтных чутунных колодцев, забирали грунтовую воду в объеме 400 тысяч ведер в сутки. Водопровод работал при нормальном давлении 7 атмосфер. По сигналу пожарной тревоги давление поднималось до 10 атмосфер, благодаря чему автоматически срабатывали специальные клапаны, установленные на вводах к потребителям, прекращавшие подачу воды в здания, водозаборы, фонтаны. Таким образом, вся вода, подаваемая водопроводной станцией, могла использоваться для тушения пожара. Вдоль уличной водосети была устроена электрическая пожарная сигнализация. Металлические коробки с сигнальными кнопками были закрыты на замки, запиравшиеся пронумерованными ключами, розданными полицейским и домовладельцам. После пожарного сигнала ключ оставался в замке, и по нему устанавливалось лицо, подавшее сигнал.

Этим исключались ложные пожарные тревоги. Водоподъемное сооружение с винтовой лестницей сохранилось до настоящего времени, отличается надежностью. В 1888 г. начали действовать электрическая пожарная сигнализация и телефон. Год спустя были построены первые километры городской канализации. В 1895 г. построили конку, а в 1915 г. проложили трамвайные линии [3].

С момента выхода южной части города за крепостные стены появляются слободы, среди которых Засамарская сторона, ставшая историческим центром Куйбышевского района. В это же время самарские промышленники обращают свое внимание на Засамарье. Первые крупные по тем временам паровые мельницы появляются именно здесь уже в конце XIX в. Затем были построены кирпичный завод Вырыпаева, лесопильные предприятия Витмана. Появляются один из первых кинотеатров Самары «Провинциал», гостиницы и рестораны Доронина и Кузьмичева, кабаки и бакалейные лавки, скотобойни и салотопенные заводы.

К началу XX в. в Самаре действовало 46 заводов и фабрик, где работало 2,5 тысячи постоянных рабочих. В 1900 г. была построена первая электростанция (рис. 2).

Были построены Старая и Новая бухты для стоянки и ремонта судов, перегрузки хлеба и других грузов. К 1917 г. в Самаре насчитывалось 90 промышленных предприятий, среди них механическая хлебопекарня, элеватор вместимостью 3,5 млн. пудов зерна. В 1904 г. через реку Самару открыли железнодорожный мост. Особенное место в промышленности занимали паровые мукомольные мельницы, металлообрабатывающие, винокуренные и спиртоводочные, сахарные заводы, льнопрядильная фабрика. Поскольку город имел выгодное географическое положение, Донбасс и Урал становились основными поставщиками металла для промышленности, что послужило основанием для создания большого числа крупных предприятий машиностроения и металлообработки. Окрестности города были богаты такими полезными ископаемыми, как сера, фосфориты, известняки, доломиты, гипс, мел, глина, пески. Это обусловило развитие промышленности строительных материалов. В 1930-е гг. Самара стала центром добычи и переработки нефти в России. Все эти природно-экономические условия способствовали развитию города как крупного промышленного центра.

В 1901 г. в городе насчитывалось 1533 промышленных предприятий всех отраслей. Среди





Рис. 1. Общий вид города Самары в конце XIX в.

них были 60 цеховых предприятий, в том числе 10 паровых мельниц, 7 металлообрабатывающих заводов, дрожжевинокуренный завод, два пивоваренных завода и другие предприятия с общим числом рабочих около 5000 человек. За эти годы вступило в строй 7 металлообрабатывающих, 11 кирпичных, 11 винокуренных, 17 лесопильных заводов, 15 паровых мельниц, 3 кондитерские фабрики, электростанция, крупная скотобойня с салотопенным заводом. В городе работали крупные железнодорожные мастерские и депо, где было занято около 2000 рабочих, 11 типографий, предприятия водного транспорта, мелкие мастерские (портновские, сапожные, слесарные, экипажные и др.), на которых трудилось свыше 13000 рабочих. Кроме того, в городе были сезонные рабочие - грузчики, строители, а также приказчики - общей численностью около 4000 человек [4].

В декабре 1915 г. губернские власти составили список местных заводов, выполняющих заказы военного ведомства, а значит расширявших рабочие места: Чугунолитейный завод Н.И. Зуева в Мещанском поселке, лесопилки А.А. Савинова в Молоканском саду, П.Т. Козлова, К.А. Кунина, Н.Ф. Иванцова, Д.К. Мясникова на берегу Волги, паровая механическая мельница О.В. Шадрина тоже на Волге. Мастерская по изготовлению предметов военного снаряжения Городского комитета располагалась в помещении завода фон Вакано; столярно-механическая мастерская

Ф.И. Большакова на ул. Садовой, 359; механический чугунолитейный завод П.И. Полякова на ул. Уральской, 201; кузнечно-токарная мастерская Городского комитета в трамвайном парке; колесная мастерская Губернского комитета по снабжению армии на кирпичном заводе Ротмана; механико-чугунолитейный завод А.Я. Шерстнева в Солдатской слободе; подпильная мастерская И.М. Шахова на ул. Ильинской, 116; сапожно-портняжная мастерская при самарской губернской тюрьме на ул. Ильинской, 159 и другие.

В этот период Самара стала (наряду с Нижним Новгородом и Саратовом) крупнейшим центром переработки зерна в России. Фабрика металлических штамповочных изделий Зимина (ул. Самарская, 148) стала вырабатывать ручные гранаты, обувная фабрика производила армейскую обувь, швейные мастерские получали заказы на пошив солдатского обмундирования. В Самаре начали действовать завод Главного артиллерийского управления, гранатный завод, снарядный и другие. По данным краеведа О.С. Струкова, к началу 1914 г. в городе насчитывалось 115 ценовых предприятий с численностью работающих 11100 человек, а к маю 1917 г. общее число работающих в промышленности достигло 34000. Уровень концентрации производства к тому времени был достаточно высок. Только на предприятиях Трубочного завода работало в 1917 г. 23018 человек. Перестройка промышленности на военный лад вызвала резкое увеличение рабочих на военных предприятиях и на железнодорожном



Рис. 2. Общий вид первой электростанции города Самары

транспорте еще и потому, что работа на этих предприятиях освобождала от призыва в армию, в города хлынули военнообязанные сельские жители. Были эвакуированы военные заводы из западных губерний России, и вместе с ними прибывали рабочие и инженерно-технические работники. Если население Самары в 1914 г. составляло 170 тысяч человек, то в 1917 г. оно достигло уже 250 тысяч.

В 1921 г. в Самарской губернии действовало 42 предприятия с числом рабочих около трех тысяч. По сравнению с 1913 г. выпуск всей промышленной продукции составлял около 12 %, а на металлообрабатывающих предприятиях — всего 6 % [3].

Наряду с существованием одиночных предприятий в городе сформировалось несколько зон, исторически закрепленных за производством: на мысу, у слияния рек Волги и Самары, Западной район за железнодорожным вокзалом и так называемый Западный промрайон, расположенный к северо-востоку от старого города, в районе ул. Масленникова и Московского шоссе.

Таким образом, рассмотренные особенности развития промышленных предприятий Самары определили градостроительное формирование и облик города в целом.

#### Выводы:

1. Особенности географического положения Самары предопределили размещение предприятий города на раннем этапе развития промышленного производства.
2. Строительство железнодорожных путей оказало существенное влияние на интенсивность развития промышленности и рост города в целом.
3. Развитие промышленного производства повлекло за собой формирование инфраструктуры города и инженерных городских коммуникаций.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Каркарьян, В.Г. Река Волга – города Самара: путешествие сквозь века [Текст] / В.Г. Каркарьян. - Самара. СГАСУ, 2010. – 250 с.
2. Синельник, А.К. История градостроительства и заселения Самарского края [Текст]: монография. / А.К. Синельник – Самара: Изд. дом «Агни», 2003. – 228 с.
3. Синельник, А.К. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов [Текст] / А.К. Синельник, В.А. Самогоров. - Самара, 2010. - 480 с.
4. Каркарьян, В.Г. Самара-Куйбышев-Самара, или Три портрета одного города [Текст] / В.Г. Каркарьян. - Самара, 2004.

© Бальзанникова Е.М., 2011