

ОСОБЕННОСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДОНА В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛА XX ВВ. НА ПРИМЕРЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ СУЛИНСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО ЗАВОДА

Недорубов Андрей Николаевич

К.и.н., доцент, Волгодонское строительное
профессиональное училище № 69
batrakan@rambler.ru

FEATURES OF INDUSTRIAL UPGRADING OF THE DON IN THE LATE XIX — EARLY XX CENTURIES. FOR EXAMPLE, THE EMERGENCE AND DEVELOPMENT OF SULIN METALLURGICAL PLANT

A. Nedorubov

Summary. the article discusses the features of folding of the mining industry in the Area of the don Cossacks in the XIX–XX centuries the analysis of transportation, financial capacity to carry out large-scale construction works in the conditions of modernization of the Russian industry of that period. The difficulties experienced by the Sulin plant in the pre-war period and during the Civil war are characterized.

Keywords: metallurgical industry, sulinsky metallurgical plant, D. A. Pastukhov, smelting of iron and iron products..

Аннотация. В статье рассматриваются особенности складывания горнозаводской промышленности в Области Войска Донского на рубеже XIX–XX вв. Осуществлен анализ транспортных, финансовых возможностей для осуществления масштабных строительных работ в условиях модернизации русской промышленности этого периода. Охарактеризованы трудности, переживаемые Сулинским заводом в предвоенный период и в годы Гражданской войны.

Ключевые слова: металлургическая промышленность, Сулинский металлургический завод, Д. А. Пастухов, выплавка чугуна и железных изделий.

Возникновение и рост Южного промышленного района Российской империи были неразрывно связаны с промышленным развитием страны. Они в значительной мере были результатом развития общерусского капитализма «вширь» и «вглубь».

Крупная промышленность на Дону появилась позже, чем в центре страны. Военные обязанности и устаревшие традиции не давали войсковому населению активно участвовать в капиталистическом предпринимательстве, поэтому главную роль в создании донской угольной и фабрично-заводской промышленности играл центрально-русский капитал [1, с. 101].

В пореформенный период ключевые позиции в правительстве России занимали выходцы из западноевропейских стран. И не без их содействия в Россию, в частности в Донбасс, хлынул иностранный капитал. Одним из представителей этого капитала был английский предприниматель Джон Юз [2, с. 63].

Давно было понятно, что в Донбассе сложились условия для создания металлургической промышленности на минеральном топливе. Об этом писали в газетах и журналах, эти идеи отражались в книгах. На Донбасс,

как на самый перспективный регион для создания металлургии, указывалось в публичных лекциях президента Общества содействия русской промышленности и торговли В. А. Полетики «О железной промышленности России», изданных в 1864 г. [3, с. 95]

Подробное описание уже известных месторождений коксующихся углей, железных руд, огнеупорных глин и флюсов содержалось в книге горного инженера А. Ф. Мевюса «Будущность горнозаводского промысла на юге России» [4]. Мевюс, конкретно назвал 11 мест, где экономически выгодно строить металлургические заводы. Этими рекомендациями затем воспользовались многие промышленники, в том числе Джон Юз и Дмитрий Александрович Пастухов. Не случайно, первым крупным предприятием на Дону стал металлургический завод в Сулине (ныне Красный Сулин), построенный уральским заводчиком, выходцем из известного ярославского купеческого семейства Д. А. Пастуховым. Район этот и тогда славился антрацитом. Доменная плавка на антраците была делом новым. В России использовать антрацит для плавки металла впервые решились одновременно на это и Юз и Пастухов. Последний вложил деньги в строительство мощного по тем временам металлургического завода на казачьей реке Кундрючей

близ только-только построенной железной дороги Ростов-Козлов [5, с. 36]. Завод строился в период с 1869 по 1874 г. и пущен в строй 14 сентября 1874 г. Проектировал и строил его инженер Н. Ф. Мещерин, начинавший строить Лисичанский чугуноплавильный завод [5, с. 37]. Он был рассчитан на производство чугуна на антраците.

«Общество Первого антрацито-чугуноплавильного и железодельного завода Д. А. Пастухова» было основано в 1876 г. Первое собрание акционеров общества состоялось 31 октября 1876 г., его управляющим стал Д. А. Пастухов, устав общества был утвержден 16 июня 1876 г. Правление находилось вблизи ст. Сулин Воронежско-Ростовской железной дороги. На первом собрании был избран Совет директоров (Д. А. Пастухов, И. А. Пастухов, Н. Б. Бекман) и кандидаты в Совет А. К. Эрландц, П. П. Ильин [6, л.22].

Заводу были переданы Грушевские каменноугольные и антрацитовые рудники. Однако плавки на антраците велись с перебоями, и завод, не получив государственной поддержки, со временем превратился в передельный. А также кроме выпуска изделий, завод принимал заказы на сооружение мостов, стропил, водопроводов. Так заводом были построены железнодорожные мосты через р. Куру в Тифлисе, р. Туапсе в Туапсе, р. Тузлов в Новорочеркасске; шоссе мосты через р. Татарку, р. Ягорлык, р. Безымянку на перегоне Невинномысская-Ставрополь; стропила театров в Тифлисе, крытый рынок в Ростове на Дону, водопроводы в Нахичевани на Дону, Херсоне, Измаиле; изготавливались вагонетки для рудников [7, л.14.].

И только в 1887 году, когда началась уже разработка криворожских руд, этот завод возвратился снова к самостоятельной выплавке чугуна. Но для этого необходимы были технологические изменения в деятельности завода. В 1892 году, «Общество 1-го антрацито-чугуноплавильного и железодельного завода Д. А. Пастухова» было ликвидировано. Завод был продан двоюродному брату основателя и владельцу предуральских металлургических заводов Николаю Петровичу Пастухову и стал именоваться «Сулинский чугуноплавильный и железодельный завод Н. П. Пастухова» [8, с. 18]. Завод стал осуществлять различные чугуноплавильные, литейные и железодельные работы. Уже к 1895 году завод приносил немалую прибыль. Он производил 712 тыс. пуд. чугуна, 135 тыс. пуд. болванки, 15 тыс. пуд. листового железа, 386 тыс. пуд. сортовой накладки, 140 тыс. пуд. костылей, болтов, гаек и др. железнодорожного оборудования, 36 тыс. пуд. трубного литья, 1 млн. 53 тыс. шт. огнеупорного кирпича и т.д. [7, л. 15–21].

Для продолжения развития деятельности Сулинского завода и эксплуатации принадлежащих Н. П. Пасту-

хову залежей руд, флюсов, антрацита, каменного угля и других полезных ископаемых, в Обществе Войска Донского было учреждено «Акционерное общество Сулинского чугуноплавильного, железодельного и труболитейного завода. Учредителями общества стали Н. П. Пастухов, и его сыновья Леонид и Сергей Пастуховы. Общество имело открытый характер, что должно было привлечь дополнительные капиталы. Основными владельцами акций (всего 17~<495) общества являлись: С. Н. Пастухов (27%), Л. Н. Пастухов (10%), Н. Л. Пастухов (3,5%), Е. Ф. Пастухова (2,3%), Гладков В. В. (2,5%), Нордфельд В. А. (2,5%), Каменка Б. А. (2,8%). Но главным акционером становится Азовско-Донской коммерческий банк — 43% [9, л.1–4].

Устав общества был утвержден 4 августа 1905 года [6, л.4]. Первое общее собрание акционеров и первое заседание Правления состоялись 31 августа этого года в Ярославле. Общество приобрело за 7,5 млн. рублей предприятия Н. П. Пастухова. Сам Николай Петрович фактически отошел от дел, но оставался в составе Правления общества. Председателем Правления был избран Сергей Николаевич Пастухов. Согласно Уставу (в него вносились позднейшие изменения в 1908, 1909, 1911, 1912, 1915 гг.) оно подчинялось министерству торговли и промышленности. Правление состояло из 3 директоров и собиралось на свои заседания 1 раз в месяц.

Сулинский чугуноплавильный, железодельный и труболитейный завод был вновь открыт после реконструкции в мае 1906 г. Он занимался производством котельного, сортового железа, железнодорожных скреплений из литого металла и чугунных труб. Завод снабжался антрацитом из Наследышевского, Сергеевского, Екатерининского, Штолинского, Берестовского рудников (около 7.5 млн. т. в год), известняком со ст. Лихая. Главными цехами завода были: доменный, мартеновский, два прокатных, труболитейный. Также имелись вспомогательные цеха: асфальтировочный, костыльный, котельный, кузнечный, механический, литейный, модельный и два кирпичных [7, л.2,14.].

К 1912 году с разрешения министерства торговли и промышленности основной капитал АО был увеличен до 10 млн. рублей. Количество рабочих на заводе и рудниках составляло 4,5 тыс. человек. К этому времени руководителями завода был разработан план перевода парового хозяйства на электроэнергию, с этой целью начата в 1914 г. постройка новой электростанции. Это намного увеличило производительность завода за 20 лет. С 1895 года выплавка чугуна увеличилась в 6 раз, производства чугунной болванки в 5,5 раз, сортовых накладок в 13,5 раз, железнодорожного оборудования в 15,3 раза, трубного литья в 16,7 раз, медного литья в 11,5 раз, производство огнеупорного кирпича в 3

раза [7, л. 15–21]. Прибыль за 1914 год составила 2 млн. 173 тыс. руб.[10, л.4].

В состав завода входили: сам Сулинский завод, каменноугольные рудники близ ст. Юзовка и ст. Славяно-Сербская Екатеринбургской железной дороги, Грушевские антрацитовые рудники. Склады общества находились в Москве, Канавино (Нижегородская губ.), Ярославле, Туле. А представительства Общества в Санкт-Петербурге, Киеве, Одессе.

Для рабочих и служащих заводом было построено 110 домов с 490 квартирами. Для тех же, кого не смогли обеспечить жильем, завод отпускал по льготным ценам строительные материалы и отводились участки земли для строительства домов. При заводе имелась больница с амбулаторией и стационаром, лаборатория, холерный барак, внутри завода — перевязочный пункт. Для обучения детей работников были построены 2 школы (трехлетняя на 400 учащихся и 7 летняя на 150 учащихся).

Завод работал до мая 1918 г., когда Сулин был оккупирован немецкими войсками. В 1919 — начале 1920 гг. завод занимался ремонтом паровозов для Юго-Восточных железных дорог. В 1920 г. завод был национализирован Советской властью и передан в ведение Донсовнархоза. А в 1923 г. вошел в трест «Югосталь» [7, л.14.].

Пример истории и развития Сулинского металлургического завода в последней трети XIX — начале XX вв. демонстрирует вовлеченность промышленности Юга России в общенациональный процесс модернизации. Этот процесс состоял в усовершенствовании старых, разработке и применении новых технологий, основанных на использовании научного знания, в техническом перевооружении, в усилении и расширении энергетической базы предприятий, создании новых производственных зданий и корпусов, в развитии инфраструктуры предприятий и транспортных коммуникаций, и влияние этих процессов на социально-экономическое и политическое развитие общества.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бовыкин В. И. Россия в мировой капиталистической системе. — Тула: Пересвет, 1995
2. Поткина И.В., Селунская Н. Б. Россия и модернизация // История СССР. — 1990. — № 4
3. Полетика В.А. О железной промышленности в России. Публичные лекции. — СПб. изд. Н. П. Рейхельга. — 1864 г.
4. Мевис А. Будущность горнозаводского промысла на Юге России. СПб. 1867.
5. Суичмезов А. М. Родная Донщина. Очерк о Ростовской области, её городах, районах, станицах. Ростов н/Д, Кн. Изд-во, 1985.
6. Государственный архив Ростовской области (далее ГАРО). Ф.678. Оп.1. Ч. 1. Д.3.
7. ГАРО. Ф.678. Оп.2. Д.84.
8. Ваганова И. Он всех делил на мужиков и бар. / И. Ваганова // Деловой Ярославль. Городские новости. — 2005. — N51(21 декабря).
9. ГАРО. Ф.678. Оп.1. Д.17.
10. ГАРО. Ф.678. Оп.2. Д.103.

© Недорубов Андрей Николаевич (batrakan@rambler.ru). Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Г. Волгодонск