

## К СТОЛЕТИЮ ЗАКРЫТИЯ БАЛЫКОВСКОГО ЖЕЛЕЗОДЕЛАТЕЛЬНОГО ГОРНОГО ЗАВОДА

С. П. ЕГОРШИН

Сто лет назад, в 1912 г., завершил свою деятельность Балыковский железодобывающий горный завод. Просуществовал он немного, около сорока лет. Но его становление и развитие было связано с целым рядом талантливейших и даже гениальных имен предпринимателей, промышленников, инженеров и изобретателей, внесших выдающийся вклад в развитие производительных сил дореволюционной России.

### Развитие сети заокских чугуноплавильных и железодобывающих заводов Замосковского горного округа

Сеть заокских чугуноплавильных и железодобывающих заводов Замосковского горного округа начала развиваться усилиями братьев Андрея и Ивана Баташовых, которые первыми стали вести разработку залежей железной руды в нашем крае и заложили в 1766 г. Выксунский железный завод. Руда в нашем крае залежала в форме линз на небольших глубинах и до нее добывалась путем искапывания «дудок» — специальных колодцев. Пробные плавки местной необожженной руды давали от 48 до 60 % чугуна, что показало ее пригодность к промышленной переработке.



В цехе Выксунского завода

Поэтому братья Баташовы продолжили развитие сети своих заводов и построили Велетьминский (1770 г.), Железницкий-Доцатинский (1779 г.), Пристанский (1779 г.), Верхнеунженский (1783 г.), Вознесенский (1784 г.), Сноведский (1784 г.), Мердушевский (1791 г.), Верхнежелезницкий (1800 г.), Вильский проволочный (1803 г.) заводы.

Примеру братьев Баташовых в нашем крае следовали и другие предприниматели. Так, в 1772–1774 гг. коллежский асессор, член Дворцовой канцелярии Рознатовский на речке Илевке (приток реки Сармы) построил Илевский горный завод с двумя доменными печами, четырьмя кирпичными горнами, шестью молотами при двух прудах Верхнем Илевском и Нижнем Запасном. Правда, в 1776 г. этот завод был куплен братьями Баташовыми.

Александр Николаевич Карамзин, сын знаменитого историографа и писателя, ставший в 1827 г. по наследству владельцем больших пространств лесов, пахотной земли, лугов и выгонов в нашем крае, нашел на своей земле (между современными станцией Берецино и городом Первомайском) железную руду и 30 июля 1853 г. открыл Ташинский горный завод.

Отмена крепостного права в 1861 г. заставила Кулебакского помещика Федорова искать новые формы эксплуатации свободных крестьян. Используя опыт соседних Выксунских заводов, Федоров вместе с выксунским купцом Бородачевым решили на местных рудах в Кулебаках построить горный завод. Летом 1866 г. в Кулебаках начала работать небольшая доменная печь, этот момент считается датой основания Кулебакского металлургического завода. В 1872 г. из-за нехватки ресурсов для производства завод был продан братьям Аманду Егоровичу и Густаву Егоровичу Струве, в тот момент стоявшим во главе «Общества Коломенского машиностроительного завода». Усилиями братьев Струве в 1877 г. на заводе начал действовать первый в России бандажепрокатный цех, который изготавливал бандажи для паровозов и вагонов Ко-



Кулебакский железный завод

ломенского машиностроительного завода. Кроме этого на Кулебакском заводе было освоено производство сортового и листового проката, который шел на строительство пароходов и барж, также изготавливаемых на Коломенском заводе братьев Струве.

После открытия во второй половине XIX века больших рудных гнезд, разбросанных на площади в 30 км<sup>2</sup> между селами Большое Череватово, Дивеево и Елизарьево, возникает Балыковский железоделательный горный завод.

### Балыковский железоделательный горный завод

Строительство Балыковского железоделательного горного завода началось 7 мая 1873 г. Завод поставили на берегу речки Вичкинзы, а руду в основном привозили из Череватовских «дудок». Позднее руду нашли ближе — на «Цыгановской поруби», располагавшейся в надпойменной террасе реки Сатис между деревней Цы-



Череватовские «дудки»

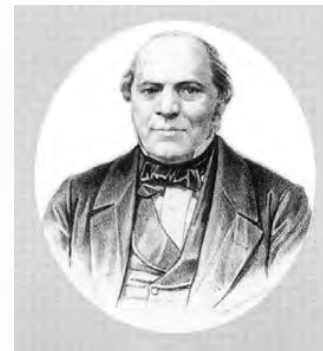
гановка и речкой Вичкинзой. Основателями Балыковского горного завода были местный помещик и купец Павел Павлович Менделеев, работавший в Министерстве финансов чиновником особых поручений, и горный инженер Александр Александрович Износков.



А. А. Износков

Александр Александрович Износков (1845–1911 гг.) был пионером мартеновского производства в России. Сложилось так, что в 1867 г. он посетил всемирную выставку в Париже, где демонстрировались образцы литой стали, выплавленной Пьером Мартеном, и шихтовые материалы, а также французские и бельгийские заводы, где производство стали по новому методу было уже налажено. И по возвращении в Россию изложил в докладной записке свои соображения директору Горного департамента России В. И. Решету.

В 1869 г. А. А. Износков получил предложение по строительству первой в России мартеновской печи от хозяина Сормовских заводов Дмитрия Егоровича Бенардаки. На строительство мартеновской печи Д. Е. Бенардаки выделил 20 тыс. рублей (сумма по тем временам немалая) и самых лучших сормовских мастеров-металлургов. К концу 1869 г. было закончено проектирование печи. Ее постройку фактически возглавляли двое — А. А. Износков и сормович Н. Н. Кузнецов. Первым мартеновским сталеваром в России стал сормович Я. И. Плечков. В смету уложились. Печь стала хорошо работать. Когда в мае 1870 г. на выставке в Петербурге представили образцы стали, выплавленные в первой российской мартеновской печи, личный вклад владельца Сормовских заводов Д. Е. Бенардаки и инженера А. А. Износкова оценили по достоинству, наградив их государственной наградой — бронзовой медалью «За внедрение литья стали по способу Сименса–Мартена».



Д. Е. Бенардаки

Но вернемся к Балыковскому железоделательному горному заводу. Рудоносные участки для разработки завод арендовал у местных землевладельцев и крестьянских обществ. Добычу

руды, ее доставку гужевым транспортом вели местные крестьяне. Работали они осенью и зимой по окончании полевых работ. Перед началом добычи руды все получали денежный аванс, чтобы рассчитаться с оброчными платежами по земским повинностям. Арендная плата за землю и добыча руды определялись от пуда поднятой на поверхность руды. По этому же принципу велись расчеты и за доставку руды на завод. Расходы на поставку руды у завода были немалые, и как следствие возрастала и стоимость конечной продукции.

С 1883 г. управление Балыковским железодобывающим горным заводом перешло к немцу Ландезену. В 1888 г. завод был заложен в Государственном банке, который передал его в аренду «Обществу Шиповских заводов». В тот момент «Общество», принадлежащее генерал-майору Николаю Николаевичу Шипову и его кредиторам, уже владело большинством бывших Баташовских горных заводов, в том числе и Илевским, до которого от железнодорожной станции Выксы была построена узкоколейная железная дорога. У генерала Н. Н. Шипова были планы связать Илев и Балыково узкоколейкой. К 1895 г. узкоколейка связала не только Илевский и, возникший в 1893 г. усилиями кулебакского предпринимателя Лукьянова близ рудника Бушуй, Череватовский железодобывающий завод.

К 1895 г. железная колея уже дошла до деревни Маевка, где размещался Князь-Ивановский железодобывающий завод (ныне — окраина Дивеево со стороны Вертьяново). Оставалось соединить Маевку и Балыково. Если бы это произошло, то у Балыковского железодобывающего горного завода оказалась бы замечательная возможность недорогого и быстрого способа вывоза своей продукции заказчикам. И существовал бы этот завод гораздо дольше. Но, увы, железная дорога в Балыково не пришла. Есть данные, что это произошло в том числе и по причине протестов монахов Саровского монастыря. Но не эти протесты сыграли основную роль. Основную роль сыграл возникший с конца 80-х гг. XIX века кризис на заводах, бывших под управлением «Общества Шиповских заводов».

К середине 90-х гг. XIX века кризис не только не уменьшился, а наоборот, стал нарастать более быстрыми темпами. Генерал Н. Н. Шипов предпринимал различные организационные шаги в борьбе с кризисом. Так, в начале 1895 г. на место управляющего Илевским и Балыковским железодобывающими заводами он пригласил



*Б. К. Зайцев*

Константина Николаевича Зайцева, известного горного инженера из Калуги.

Хозяйство, доставшееся К. Н. Зайцеву, было не простым. К моменту его отъезда, скажем, по числу работников, Балыковский завод занимал четвертое место (1662 работающих), уступая только таким металлургическим гигантам,

как Сормовский, Кулебакский и Выксунский заводы. На Илевском заводе работало около 500 человек. Вот данные газетной заметки за 1897 г.: «Нам доставлены сведения о заводах в районе Средневожского горного округа. На Сормовских заводах при 6768 рабочих имеется 1 больница с аптекой. ...На Кулебакском заводе при 2700 рабочих мужчин и 25 женщин имеется 1 больница с аптекой. ...На Выксунском 1605 мужчин и 235 женщин. ...На Балыковском 1650 мужчин и 12 малолетних. На Вильском — 797 человек мужчин, 80 женщин. На Вознесенском работают 835 мужчин и 23 женщины. ...На Илевском работают 429 мужчин и 70 женщин. На Князь-Ивановском — 330 мужчин. На Доцатинском — 275 мужчин и 56 женщин».

За три года руководства двумя заводами Зайцеву, конечно, не удалось существенно помочь «Обществу Шиповских заводов» в погашении ранее накопленного (принадлежавшим «Обществу» десятком заводов) долга по налогам казне в объеме около 1 млн. руб. Но, как известно, эти три года сыграли свою роль в становлении личности сына К. Н. Зайцева — Бориса Константиновича Зайцева (1881–1972 гг.), впоследствии ставшего классиком русской литературы.

Проводя летние каникулы 1895–1897 гг. в Балыково, Борис Зайцев, калужский лицеист, обучавшийся математике и физике у гениального Константина Эдуардовича Циолковского, ходил с отцом на охоту и рыбалку, собирал ягоды, грибы. Богатая русская природа заложила в душе Бориса Зайцева глубокие культурные корни, которыми впоследствии были пронизаны все его произведения.

8 ноября 1897 г. Горный департамент Министерства земледелия и государственных имуществ России откомандировал горного инженера коллежского советника К. Н. Зайцева из Балыкова в Москву на должность технического директора московского металлического завода Юлия Петровича Гужона (1852–1918 гг.), круп-



Ю. П. Гужон

ного российского предпринимателя, председателя Московского общества заводчиков и фабрикантов.

### Последние годы завода

По итогам 1897 г. «Общество Шиповских заводов» должно было Государственному банку, Нижегородско-Самарскому банку и другим кредиторам 2,15 млн. руб., а его акционерный капитал составлял лишь 1,75 млн. руб. У российских властей лопнуло терпение, и заводы попали под управление Администрации, назначенной правительством для оздоровления и восстановления предприятия с целью обеспечения погашения долгов. В следующем 1898 г. Администрация сдала Шиповские заводы в аренду «Обществу Коломенских заводов» сроком на пять лет.

К этому времени руководил «Обществом Коломенских заводов» гений предпринимательства, выдающийся изобретатель, инженер генерал-майор Аманд Егорович Струве. Аманд Егорович родился 30 мая 1835 г. в Петербурге, в обедневшей дворянской семье. Он блестяще окончил Главное инженерное артиллерийское училище, а затем Николаевскую инженерную академию. С 1860 г. Аманд Егорович Струве трудился в акционерном обществе Московско-Саратовской железной дороги. Здесь он спроектировал в 1862 г. и построил свой первый железнодорожный мост через Москву-реку близ Коломны.

В 1867 г. инженер-капитан Струве переводится на службу в Киев. Под руководством Аманда Егоровича и благодаря его смекалке в Киеве в кратчайшие сроки был возведен капитальный железнодорожный мост через Днепр, что вызвало восхищение населения десятков стран мира. 13 опор этого моста длиной 1068 м строились с применением новейшей и передовой технологии кессонного типа. При этом Струве

отказался от услуг иностранных компаний, чем удешевил стоимость работ по возведению такой махины. Строительство обошлось в 3 млн. 200 тыс. руб. Император Александр II повысил инженер-капитана Струве до чина полковника. Последующими творениями Струве стали мост через Днепр в Кременчуге, открытый в 1872 г., Бородинский, Москворецкий, Крымский и Краснохолмский мосты в Москве, Литейный и Дворцовый мосты в Петербурге.

Все металлические конструкции для этих мостов монополично производились на родном заводе Струве в Коломне. Здесь же он строил свои замечательные пароходы и паровозы. В 1878 г. был изготовлен его пассажирский паровоз типа 1-3-0 с трехосным тендером. Этот локомотив развивал скорость до 35 км/ч и считался одним из лучших в Европе. За этот успех в 1879 г. Струве было присвоено звание инженер генерал-майор. И в этот же год он построил товарный паровоз, который развивал скорость 45 км/ч и был признан лучшим паровозом того периода. В честь данного события выпустили памятную медаль с изображением самого паровоза и надписью «Да здравствует русская инженерная мысль!». К этому времени завод выпускал почти треть паровозов в России. А после того, как А. Е. Струве изобрел и построил в Киеве в 1891 г. трамвай, в Коломне стали строить еще и трамвайные вагоны.

Свой жизненный путь А. Е. Струве завершил 12 сентября 1898 г. в Коломне, не успев поправить дела на Шиповских заводах. Он был похоронен с почестями на Волковом кладбище в Петербурге. Его деятельность может служить образцом для современных российских предпринимателей. Новые руководители «Общества Коломенских заводов» не были столь гениальны, как Струве. Тем не менее, и им надо отдать должное: за период аренды ранее убыточных Шиповских заводов они фактически сумели обеспечить их самоокупаемость, не слишком нарастив общий долг казне. Срок аренды истек в 1903 г. К этому времени Шиповские заводы были должны 2,2 млн. руб., в том числе Государственному банку — 700 тыс. руб. При этом превышение пассивов над активами составляло 695 тыс. руб.

Назначенная правительством Администрация, видя, что «Обществу Коломенских заводов» вытянуть Шиповские заводы из долговой ямы не удастся, обратилась к властям с просьбой о предоставлении 300 тыс. руб. на реконструкцию заводов и еще 700 тыс. руб. на пополнение обо-



А. Е. Струве



Дворцовый мост



В. К. Плева

ротных средства. В ходатайстве ее поддерживали местное дворянство, нижегородский и тамбовский губернаторы и даже министр внутренних дел Вячеслав Константинович Плева (1846–1904 гг.). Лейтмотивом была забота не столько о заводах, сколько о трудовом люде, который отвык от земли и кормился за счет работы на убыточных предприятиях. В. К. Плева также доказывал, что, если заводы закроют, то население окрестных деревень останется без работы, станет голодать и государству для помощи им придется выделять ежегодно по 352 тыс. руб. Такая помощь, по мнению министра внутренних дел, в конечном счете приучит крестьян к безделью, порокам и бунтам.

Министр финансов России Сергей Юльевич Витте (1849–1915 гг.) созвал совещание с участием министра внутренних дел В. К. Плева, министра государственных имуществ, нижегородского и тамбовского губернаторов, представителя «Общества Коломенских заводов», которое к тому времени являлось вторым по значению кредитором Шиповских заводов после Госбанка.



С. Ю. Витте

На совещании говорилось о том, что основные Шиповские заводы изношены (им по полтора века). Они теряют по 10–15 копеек на каждом пуде чугуна и 50 копеек на пуде сортового железа из-за дороговизны добычи руды из «дудок» и истощении рудных гнезд, дороговизны доставки металла гужевым транспортом к железной дороге (70–90 верст до Арзамаса), нестабильности сроков доставки, связанных с погодными условиями в осенне-зимне-весенний

период. Вот почему лишь треть выпускаемой продукции имеет постоянного покупателя — и это при казенных заказах по высоким ценам! Словом, Шиповские заводы надо закрывать.

Соображения министра внутренних дел России В. К. Плева легли в основу решения: ликвидация заводов должна производиться постепенно, и для этого казна обязана выделить полмиллиона рублей. 28 декабря 1902 г. царь Николай II лично одобрил план ликвидации Шиповских заводов. Ликвидацией заводов пришлось заниматься Министерству финансов и Государственному банку, а Министерству внутренних дел поручили заботу о трудоустройстве окрестного населения. Так появилась хоть какая-то определенность в истории, растянувшейся до того момента почти на десятилетие.

Местное население встретило весть об одобренных царем Николаем II планах поэтапной ликвидации заводов общества Шиповых, в том числе Балыковского и Илевского, с пониманием. На сворачивание производства с сопутствующей заботой о расселении и трудоустройстве окрестного населения, занятого в том числе на Балыковском и Илевском железоделательных заводах, ушло еще почти 10 лет. 29 марта 1912 г. чиновник П. Н. Капустин составил последний отчет о ликвидации Балыковского железоделательного горного завода.

Так задолго до появления в Сарове выдающихся ученых XX века, создавших здесь ядерный щит, это место уже было тесно связано с именами талантливейших и даже гениальных предпринимателей, промышленников, инженеров и изобретателей.

**ЕГОРШИН Сергей Павлович** — старший научный сотрудник ИТМФ РФЯЦ-ВНИИЭФ, член исторического объединения «Саровская пустынь»



Научно-популярный журнал для всех, кто интересуется историей создания ядерного оружия, новыми направлениями развития современной физики, наукоемкими технологиями.

Учредитель — Российский федеральный ядерный центр — Всероссийский научно-исследовательский институт (РФЯЦ-ВНИИЭФ), г. Саров. Зарегистрирован Госкомитетом РФ по печати за № 12751 от 20.07.94 г.

С содержанием журналов можно ознакомиться на сайте РФЯЦ-ВНИИЭФ [www.vniief.ru](http://www.vniief.ru)

Адрес редакции: 607188, г. Саров Нижегородской обл., ФГУП «РФЯЦ-ВНИИЭФ», ОПИНТИ, заместитель главного редактора Волкова Нина Анатольевна

Тел. (831-30) 205-25, факс (831-30) 205-47 e-mail: [volkova@vniief.ru](mailto:volkova@vniief.ru)

Индекс подписки в Каталоге Роспечати 72249