

УДК-94(47). "1873-1900"(470.333)  
ПРОИЗВОДСТВЕННО - ТЕХНИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ БРЯНСКОГО  
РЕЛЬСОПРОКАТНОГО,  
ЖЕЛЕЗОДЕЛАТЕЛЬНОГО И МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА В КОНЦЕ XIX СТОЛЕТИЯ

С.Д. Мингереш

В данной статье рассматривается производственно-техническое развитие «Акционерного Общества Брянского рельсопрокатного, железодельного и механического завода» конца XIX века, роль учредителей и директоров предприятия, повлиявших на судьбу завода и его положение среди других крупнейших предприятий Российской Империи. Приведены сведения о долях выпускаемой продукции и перепрофилировании технической оснащённости завода, участии предприятия и его месте в монополистических объединениях.

**Ключевые слова:** Брянский рельсопрокатный железодельный и механический завод, промышленность, металлургические предприятия, синдикат, железная дорога, продукция, П.И. Губонин, В.Н. Тенишев.

Период становления отечественной промышленности в конце XIX века сопровождался развитием фабричного и заводского производства в таких отраслях, как металлургия, машиностроение, железнодорожное строительство, нефть и угледобыча. Последняя треть века – один из самых успешных периодов в истории Акционерного общества Брянского рельсопрокатного, железодельного и механического завода, учрежденного 20 июля 1873 года высочайшим разрешением императора Александра III [1, ф. 220.Оп.3. Д. 12. Л.29]. Учредителями общества объявлены: статский советник П.И. Губонин и коллежский асессор В.Ф. Голубев. Основной капитал общества установлен в размере 400 тыс. руб. (4000 акций по 100 руб. каждая, оформленных "на предъявителя"). Позднее, в процессе строительства и формирования завода, к акционерам-учредителям присоединился инженер, землевладелец, князь В.Н. Тенишев [2, с. 27-29; 3, с.3]. Всего год понадобился основателям завода, чтобы наладить выпуск первой продукции – рельсов [4; 5, с. 3-4, табл.]<sup>1</sup>.

С осени 1874 года завод начал приносить прибыль акционерам. Объём выпуска рельсов в период с 1874 по 1882 гг. представлен в таблице 1.

Таблица 1.

Объём производства рельсов в 1874 – 1882 гг. Выпуск рельсов по годам, тыс. пудов

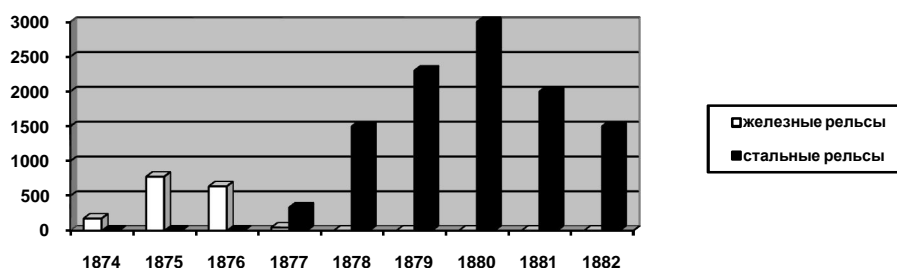


Схема составлена из материалов Обзора десятилетней деятельности Общества Брянского рельсопрокатного, железодельного и механического завода 1873 – 1883 гг. – Санкт-Петербург, 1885. С. 2-3.

А через два десятилетия в шестнадцати цехах завода производилось уже несколько десятков видов самой разнообразной продукции, многие из которых не только не уступали, но и превосходили мировые образцы.

Основным видом изделий Брянского завода в первые 7 лет были рельсы. Благодаря полученному 25 января 1877 года правлением Брянского Акционерного общества крупному

<sup>1</sup> Князь Вячеслав Николаевич Тенишев (1843 – 1903) – акционер и создатель Брянского завода, принимал активное участие в постройке и развитии предприятия, энергично занимался постановкой рельсопрокатного дела. Кроме того, он построил мостовую мастерскую, станы для прокатки крупно и мелко – сортового железа. На рубеже 60-х и 70-х годов XIX века основал на берегу Дона, против города Ростова на Дону, металлический завод для изготовления железнодорожных мостов. Подробнее см.: Васильев В.И. Материалы для Истории возникновения Бежицкого района города Брянска. К 1000 - летию г.Брянска. Брянск. 1982. 41 с.  
"Специалист по устройству металлических мостов и водоснабжения на наших железных дорогах. Правление Общества, по его инициативе, приняло на себя значительные подряды по устройству железных мостов и вообще металлических ферм, а также поставку и сборку водоснабжений". К 1-января 1875 года князь В.Н. Тенишев являлся одним из крупнейших кредиторов общества. Доклад и Отчет правления общества Брянского Рельсопрокатного, Железодельного и Механического завода за 1873 и 1874 гг. Пг., 1875. 8. 1 табл. с.2-3.

казённому заказу от Департамента железных дорог при Министерстве путей и сообщения на изготовление 1800 тысяч пудов стальных рельсов по средней цене 1 рубль 36 копеек за пуд началось массовое их производство на Брянском заводе [6, ф. 220. Оп. 1. Д. 402. Л. 6]. К 1880 г. выпуск стальных рельсов достиг пика и составил 3 миллиона пудов.

Высокое качество выпускаемой на заводе продукции было достигнуто вследствие развития металлургического производства, основанного на древесном топливе. Немалую долю производства завода занимал каменный уголь, он составлял 10-15% всей продукции и использовался для вагранок и кузнечного дела. К 1879 г. годовое потребление дров достигло 40 тысяч кубических сажень. В течение последующих 15 лет завод обеспечивал себя древесным топливом, благодаря соглашению с Лесным Департаментом сроком на 40 лет, в котором по условиям аренды четырёхсот десятин сырораствующего казённого леса в Акулицкой волости, а также по договору с частными лицами на использование принадлежащих им «лесных дач» вблизи построенной заводом Жуково-Акулицкой железной дороги протяжённостью сорок вёрст. На станции Людинка (ныне посёлок Клетня Брянской области) была построена лесопильня, которая снабжала завод пиловым и строительным материалом. В 1880 году на железнодорожной станции Жуковка был основан завод по пропитке шпал хлористым цинком.

При масштабах Российской империи создание железнодорожной сети, связывавшей между собой важнейшие экономические районы, представляло грандиозную задачу. Длина железных дорог, сооружённых в России за 1861-1900 гг., составила 51,6 тыс. км. Орловско-Витебская, Грязе-Царицынская, Курско-Харьковская, Орловско-Грязевская и многие другие железные дороги снабжались рельсами Брянского завода [7, с. 3]. Рельсовое производство приносило до 73% прибыли годовых. К концу XIX века Россия уступала по протяжённости железнодорожной сети лишь США.

Можно утверждать, что первый и второй этапы индустриализации в России, охватывающие период с 1870-х по 1900-й годы, характеризовались стремительным процессом оформления отраслевой структуры промышленности, преобладанием машинного производства, ростом энерговооружённости предприятий. В этот период Брянский завод превратился во второе металлургическое предприятие, после Путиловского завода, и выплавлял почти треть всей стали в Российской империи [8, с. 10].

В 1883 году Акционерное общество Брянского завода совместно с Обществом Варшавского сталелитейного завода, выступавшими под "Синдикат Брянск-Варшава", приобрело за 3 миллиона рублей контрольный пакет акций Путиловских заводов, контролируемых Государственным банком, акции выкупались в течение 6 лет с 1883 по 1888г. по 500 тыс. рублей в год. Получив правительственную поддержку в виде большого казенного заказа, новые владельцы обязывались сохранить Путиловское акционерное общество в качестве самостоятельного предприятия [9, с. 242-243]. Тем самым они гарантировали поддержку Путиловского акционерного общества в период финансовой несостоятельности предприятия. Это отчасти способствовало сохранению ряда коммерческих структур и отразилось на судьбах многих влиятельных предпринимателей принадлежавших "к основным торговым и промышленным кругам страны" [там же, с. 252-258].<sup>2</sup>

К середине 1880-х гг. рельсовая продукция перестала играть определяющую роль в производстве Брянского завода. В указанный период завод меняет профиль и переходит от металлургического производства к механическому. Об этом напрямую свидетельствуют архивные документы того времени. Так, исполняющий обязанности директора завода Н.В. Ильин в пояснительной записке правлению убедительно просит выдать ему на «переделку Кузнечной мастерской» 1500 рублей. Правление удовлетворило его просьбу, ибо необходимость перепрофилирования производства была очевидна [10, Оп. 1. Д. 5. Л. 9-11]. Также дополнительно были выделены средства на оборудование для механической мастерской – 40734 рубля [11, Л. 5]. Характер выпускаемой продукции в указанный период представлен в таблице 2 [12, с. 2-3].

**Таблица 2.**

**Выпуск продукции Брянского завода в 1880-1884 гг.**

Выпускаемая продукция	В процентах от валового дохода	
	1880	1884
Рельсы	71	11
Рельсовые скрепления	10	8

<sup>2</sup> Покупка Путиловского завода "Синдикатом Брянск-Варшава" у правительства являлась средством укрепления существовавшего синдиката – Союза рельсовых фабрикантов, и давала к тому же возможность предпринимателям изрядно заработать. Покупатели ни в чем не ущемили и интересы Путиловского завода как самостоятельного участника синдиката 1882 года. Подробно см.: Гиндин И.Ф. Государственный Банк и экономическая политика царского правительства. М., 1960. С. 252-258.

Железо	4	:
Мосты	4	13
Вагоны	1	18
Разные заказы	10	23
Мостовое железо и сталь	:	18
Сортовое железо и сталь	:	7
Котельные работы	:	4
Изделия для сахарных заводов	:	1

Таким образом, мы видим, что к концу XIX столетия в связи со сложившейся экономической конъюнктурой и новыми производственными задачами меняется перечень выпускаемой заводом продукции. Так, ещё в 1879 г. была начата постройка листопркатной мастерской для производства крупных листов котельного и мостового железа. Эта мастерская с 1881 года дала возможность использовать мартеновские печи для изготовления мягкой листовой стали и литого железа. Созданная незадолго до этого первая заводская лаборатория позволила повысить качество продукции.

Экономический кризис, обрушившийся в 1882 году на Францию, а затем и на Россию, охватил многие отрасли промышленности. В этот период на заводе была начата постройка проволочной прокатной мастерской для изготовления проволоки и мелких сортов железа [8, с. 12]. Очевидно, что на фоне экономического кризиса руководители Общества искали более рентабельные и устойчивые виды производства, в 1883 году эти отрасли дали 75%, а рельсовое – лишь 25% общей валовой доходности, завод всё больше превращался из металлургического в машиностроительный.

Во второе десятилетие своего существования Брянский завод вошёл обновлённым и окрепшим. Основной капитал акционерного общества определялся в 1 800 000 рублей, разделенных на 18 000 акций по 100 рублей каждая; стоимость завода составляла 2 400 тыс. рублей, численность рабочих – до 4 200 человек [13, Д.402. Л.13]. Завод построил за первое десятилетие 12 мастерских и цехов. Темпы строительства цехов и мастерских отражены в таблице 3.

**Таблица 3.**

**Цеха/мастерские Брянского завода в 1873 – 1884 гг.**

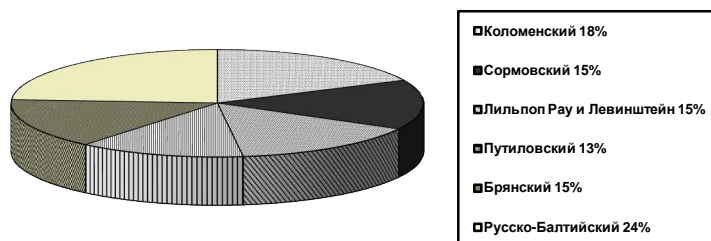
<b>Цех или мастерская</b>	<b>Год пуска</b>
Чугунолитейная мастерская	1873-1874
Механическая мастерская	-/-
Прокатная мастерская	-/-
Мастерская по изготовлению рельсовых креплений с кузницей	-/-
Мастерская по изготовлению металлоконструкций	1875
Сталелитейный цех с шестью печами Сименс-Мартена	1876
Бesseмеровский цех с двумя конверторами	1878
Заводская лаборатория	1880
Листопркатная мастерская	1881
Лесопильная мастерская	-/-
Кузнечный цех	-/-
Молотовый цех	1884

Исследователи отмечают, что в 60-х годах XIX века все, что было необходимо железным дорогам – рельсы, рельсовые скрепления, стрелки, металлоконструкции для мостов, станционное оборудование, вагоны, паровозы – ввозилось из-за границы. Реагируя на нужды российской промышленности, Брянский завод отводит огромное место в доле выпускаемой продукции вагоностроению. Создание вагоностроительной отрасли или производства относится к 1880 г. и начинается с производства вагонов для собственных нужд. Это были двухосные грузовые вагоны и платформы. Массовое их строительство отмечалось с 1883 г., когда правлению Общества удалось получить заказ на производство железнодорожных цистерн.

В 1883 году завод изготовил первые 300 двухосных «керосин-вагонов», предназначенных для перевозки керосина, грузоподъёмностью по 15,2 тонны. Производство таких цистерн

приносило немалую прибыль заводу. Так, 31 мая 1889 года товарищество «Нефть» – монополист в области нефтеперевозки по железной дороге[14, с. 9-27],<sup>3</sup> сделало заказ на 25 вагонов-цистерн по 1546 рублей 10 копеек каждая, 20 июля этого же года – на 100 цистерн по 1830 рублей[15, Д. 408. Л. 35, 42]. Всего в дореволюционный период было выпущено около десяти тысяч цистерн[8, с.15]. От общего выпуска продукции производство платформ и товарных вагонов в 1888 году составило 21% и оценивалось в 1 400 000 рублей.

В 80-х годах XIX века в России создаются крупные монополистические объединения (картели, синдикаты и т.д.), Брянский завод являлся контрагентом многих монополистических объединений, не исключением стал и первый синдикат "Союз рельсовых фабрикантов", возникший в 1882 году. Вслед за ним в 1884 г. были созданы два монополистических объединения: Соглашение по заказам на мосты, виадуки и кессоны и Союз фабрикантов рельсовых скреплений. В 1889 г. организовался Союз заводов, изготавливающих железнодорожные принадлежности – бандажи, оси и полускаты. Во всех указанных объединениях решающую роль играли три общества – Путиловское, Брянское и Варшавское, на долю которых в 1880-х годах падало от 70 до 100% всей продукции синдикатов. Распределением заказов на изготовление вагонов занимался синдикат вагоностроительных заводов, объединивший в начале 1890-х гг. шесть вагоностроительных заводов России[9, с. 254-257]. По договору 1893 г. по составу контрагентов он приближал к будущему крупному монополистическому союзу "Продвагону", заказы на изготовление вагонов в процентном соотношении распределились между участниками соглашения следующим образом [16, Д. 410. Л. 1]:



С 80-х годов XIX века Брянский завод занимал одно из ведущих мест в вагоностроении Российской империи. Капитал общества со временем значительно увеличивается, так в 1889 году он составлял 3 600 000 рублей[17, с. 3], а уже в 1899 году 8 087 500 рублей разделенных на 80 875 сполна оплаченных акций, по 100 рублей каждая[18, с. 5]. Стоимость недвижимого имущества по отчету за 1900 год на 1 января 1901 года составляет 17 413 563 р. 67к.[19, с. 5].

В 1899 г. выпуск вагонов на заводах Брянского акционерного общества достиг своего максимума в дореволюционное время – 2466 штук в год. Общий уровень стоимости производства в год на заводе оставался прежним – 5,5 – 6,5 миллионов рублей, но резко менялась его структура: кроме вагонов завод выпускал много другой продукции. В это время получают развитие судостроительное дело[7, с. 77; 20, с.88]<sup>4</sup> (в 1887 г. оно занимало 9% от общего производства), литейное дело, паровозостроение. Паровозостроение более чем на полвека определило производственный облик Брянского завода и стало главным направлением его деятельности. В 1895 году произвели 118 паровозов, технические фрагменты паровозов также изготавливались на Брянском заводе.

Таким образом, можно констатировать, что в конце XIX столетия Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод прошел несколько этапов своего развития. Первый этап – 1873 – 1883 гг. – ориентация на механическое производство; основная продукция, выпускаемая на заводе – рельсы, поначалу железные, а с 1877 г. – стальные. Второй этап – конец 1880-х – конец 1890-х гг. – перепрофилирование завода из металлургического в

<sup>3</sup> Петр Иванович Губонин (1825-1892). В тридцать лет выкупившись у помещика, Петр Иванович вскоре стал купцом 1-ой гильдии, банкиром и известным предпринимателем, в дальнейшем статским советником. Вместе с коммерции советником В.А. Кокоревым открыл в январе 1874 г. Бакинское нефтяное общество, 2 октября 1883 г. последовало высочайшее утверждение устава новой компании — «Нефть» (Русского товарищества для добычи, перевозки, хранения и торговли продуктами нефти) с основным капиталом 2 млн. рублей. В конце XIX столетия оно стало монополистом в области нефтеперевозки по железной дороге. Товарищество было собственником не только свыше 2000 вагонов-цистерн, но и станций, специально оборудованных резервуарами для хранения нефтепродуктов. См.: Матвейчук А.А. Из истории начального периода акционерного учредительства в нефтяной промышленности России // Экономическая история. Обозрение / Под ред. Л.И.Бородкина. Вып. 10. М., 2005. С. 9-27.

<sup>4</sup> После завершения строительства листопркатной мастерской для изготовления крупных листов котельного и мостового железа, давало возможность получать крупные заказы Морского министерства на сталь для броненосцев Черноморского флота, но первоначально министерство намеривалось отдать весь заказ английским фирмам. Князь Тенишев В.Н. смог убедить его чиновников в том, что на Брянском заводе изготовят не хуже. Министерство с целью проверки сделало заказ 170 бронированных листов в городе Глазго, а в Брянском заводе – палубную броню. В декабре 1885 года состоялось испытание полученных изделий, закончившееся победой отечественной стали. Из 170 листов английского производства 53 листа оказались пробитыми, в то время как брянская броня выдержала все испытания, что позволило Морскому министерству в своем обзоре о военном судостроении отметить: "Брянский завод стоит, по всей справедливости, на первом плане в числе частных наших заводов, материалами коих имеет возможность пользоваться Морское министерство, ... отмечается высоким качеством выделяемой судостроительной стали, давшей при официальных пробах превосходные результаты и оказавшейся выше стали лучших английских фирм". Подробно см.: Обзор десятилетней деятельности общества Брянского рельсопрокатного железоделательного и механического завода 1873г.- 1883г. СПб., 1885. С.77; Воспоминания жизни Ф. Г. Тернера. СПб., 1911. Т. II. С. 88.

механический и в дальнейшем – в машиностроительный. В этот период завод переходит на производство вагонов и паровозов, что надолго определило его профиль и сделало одним из крупнейших машиностроительных заводов царской и советской России.

This article is about the industrial-technological development of joint-stock company "Bryansk rail, iron and mechanical factory" in the XIX th. century, we also consider the role of the founders and directors of enterprise, who have influenced the development of the factory and its position among other large enterprises of the Russian Empire. We mention the data about the parts of discharged production and the re-shaping of technical equipment of factory, the participation of factory and its place in monopolistic unions.

**The key words:** *Bryansk rail, iron and mechanical factory; industry; metallurgical enterprises; syndicate; railway; production; P.I. Gubonin; V.N. Teneshev.*

#### Список литературы

1. Собрание Указаний и Распоряжений Правительства. №74. СПб., 1873. С. 1645-1646 (копия) // Государственный архив Брянской области (ГАБО). Фонд 220 Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод. П. Бежица. Оп.3. Д.12. Л.29.
2. Брянский ордена Трудового красного знамени машиностроительный завод. Сборник документов и материалов из истории завода. Брянск. 1969. 406 с.
3. Хронология важнейших событий (к 130-летию истории завода) 1873-2003 гг. Брянск. 2003. 101 с.
4. Васильев В.И. Материалы для Истории возникновения Бежицкого района города Брянска. К 1000 - летию г.Брянска. Брянск. 1982. 41 с.
5. Доклад и Отчет правления общества Брянского Рельсопрокатного, Железоделательного и Механического завода за 1873 и 1874 гг. Пг., 1875. 8, 1 табл. с
6. ГАБО. Ф.220. Оп. 1. Д. 402. Л. 6.
7. Обзор десятилетней деятельности Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода 1873 – 1883 гг. Санкт-Петербург, 1885. 103 с.
8. Открытое акционерное общество «Брянский машиностроительный завод». История производства. Люди. Технический прогресс. Брянск, 1998. 366 с.
9. Гиндин И.Ф. Государственный Банк и экономическая политика царского правительства (1861-1892 годы) Госфиниздат. Москва, 1960. 415 с.
10. ГАБО. Ф.220. Оп. 1 Д. 5. Сметы и ведомости на постройку завода 1892 . Л. 9 – 11.
11. ГАБО. Ф. 220. - Оп. 1 Д.5 Л. 5.
12. Краткий исторический очерк принадлежавших обществу заводов, железного рудника и угольных копий. С.-Петербург. 1896. 99 с.
13. ГАБО. Ф. 220 Оп. 1. Д. 402. Л. 13.
14. Матвейчук А.А. Из истории начального периода акционерного учредительства в нефтяной промышленности России // Экономическая история. Обзорение / Под ред. Л.И.Бородкина. Вып. 10. М., 2005. С. 9-27
15. ГАБО. Ф.220. Оп. 1 Д. 408. Л. 35, 42.
16. ГАБО. Ф.220. Оп. 1. Д. 410. Л. 1.
17. Устав Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. СПб., 1889. 22 с.
18. Устав Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода. СПб., 1899. 25 с.
19. Заключение Совета по отчету Общества Брянского завода за 1900 г., балансу на 1-ое января 1901 г., распределению прибыли за 1900 г. в связи с остатком не распределенной прибыли 1899., плану действий и смете на 1901 год СПб. 1901. 8 с.
20. Воспоминания жизни Ф. Г. Тернера. Т. II. СПб.: Изд. М.Г. и Э.Г. Тернер, 1911. 322 с.

#### Об авторе

Мингереш С.Д. - аспирант Санкт-Петербургского государственного университета, , s.mingeresh@mail.ru.