

Источник: Вехи Таганрога
Дата выпуска: 2006
Номер выпуска: 28
Заглавие: Становление завода
Автор: А. И. Николаенко

В конце 19 века Россия переживала глубокие экономические преобразования, вызванные стремительным ростом экономики. Бурный рост промышленности требовал все больше металла, а это, в свою очередь требовало новых капиталовложений (инвестиций) в металлургическую промышленность.

К концу 19 века в число ведущих инвесторов в России выдвигается Бельгия. Областями, где бельгийцы наиболее активно проявляют себя, являются добыча угля, машиностроительная и металлургическая промышленность [1]. Центр приложения иностранных инвестиций перемещается на южные районы России. Этому содействовало большое железнодорожное строительство. Так, с 1861 по 1879 год длина рельсовых путей на Юге России возросла в 15,6 раз, тогда как по всей России увеличилась только в 10,8 раза.

В 1869 году было открыто движение по Курско-Харьковско-Азовской железной дороге, связавшей Таганрог и Ростов с центром страны. В 1875 году вступила в эксплуатацию железная дорога Ростов-Владикавказ, в 1888 году - Ростов-Новороссийск; в 1894 году Владикавказская железная дорога продолжена до Махачкалы и в 1906 году - до Баку; в 1897 году железнодорожная сеть подведена к Ставрополю, в 1899 году окончена постройка железной дороги Ростов -Торговая—Царицын и т.д

Интересен один факт из истории развития металлургической промышленности на Юге России. В 1884 году железная дорога, соединившая Западный Донбасс с Екатеринославом (ныне Днепропетровск) дала выход донецкому углю в Приднепровье, а криворожской руде в Донбасс. Это дало толчок росту металлургической промышленности на Юге России. Однако, из-за недостаточной изученности геологических запасов Криворожского рудного бассейна, в 90-х годах 19 столетия господствовало мнение, что запасы руды этого месторождения ограничены и близки к истощению. В то же время, район северного побережья Азовского моря (Мариуполь, Таганрог) и близость его к богатейшему месторождению керченской руды делали Таганрог желанным местом для вложения новых инвестиций в металлургическую и машиностроительную промышленность. Постройка здесь заводов сулила прибыли.

К тому же, как показал опыт строительства металлургического производства, организованного Юзом, выяснились большие трудности со снабжением новых заводов технической водой. В Таганроге, в силу его географического положения, этой трудности не было, так как здесь имелась возможность использовать воды Таганрогского залива в качестве технической воды для вновь образуемого производства [2].

В 1894 году бельгийской компанией «Жокериль» принимается решение учредить металлургическое общество (ТМО) в Таганроге. Целью учреждаемого ТМО является «развитие промышленности металлургической, машино- и кораблестроения, устройство и содержание горных и машиностроительных заводов и разработка рудников» как в России, так и за рубежом [3].

Учредителями общества явились титулярный советник Н.К. Флике и бельгийские подданные, инженер граф Поль де Гемпти, Людвиг Тразенстер и Юрий Герпены.

Основной капитал общества составлял 3 млн руб. золотом, разделенных на 12 000 акций.

Управление делами общества принадлежало правлению, находившемуся в С.-Петербургe и состоящему из пяти директоров, избираемых общим собранием на три года. Проект Устава датирован 1895 годом.

На предложение бельгийских предпринимателей правительство России дало

положительное заключение. Министр финансов Витте в этом заключении писал: «Хотя горнозаводская промышленность России достигала за последние годы значительного развития, выражающегося в увеличении выплавки чугуна, выделки железа и стали, добычи каменного угля и руд разных металлов, тем не менее означенная промышленность еще не находится в том желательном состоянии, при котором существующий в империи спрос на указанные выше продукты (в особенности на чугун, железо и сталь) покрывался бы внутренним производством. Так, например, чугуна и железа [...] ввезено в Россию из-за границы в 1894 году, как видно из таможенных данных, первого 8830 тыс. пуд., а последнего - 10 340 [...].

Признавая вследствие сего учреждение проектируемого общества вполне отвечающим интересам промышленности и имея в виду указываемое военным министерством важное значение устраиваемых обществом заводов для экономического развития г. Таганрога ^ министр финансов находил бы возможным разрешить обществу запрашиваемый им выпуск акций» [4]. 29 декабря 1895 года (запродажная записка № 371) совершается покупка необходимой земли в окрестностях Таганрога и принимается решение строить здесь новый завод. Началом строительства, как указывается в договоре городской управы г. Таганрога и ТМО, считается 1896 год (год вступления в силу запродажной записки). Городская управа ставит перед ТМО задачу: «Если в течение 3-х лет металлургические заводы не будут готовы и пущены в срок, купчая крепость уничтожается». 25 апреля 1896 утверждается устав ТМО. С этого момента город обязуется не предоставлять никакому другому заводу «под устройство доменных печей». Кроме того, город уступает ТМО место в гавани, полосу свободной земли на берегу Азовского моря по Воронцовской (ныне Пушкинской) набережной, свободные земли для строительства воздушно-проволочной дороги и участок подъездных путей к Азово-Курской железной дороге «на все время существования металлургических заводов», как сказано в договоре [5]. Вскоре на большом пустыре поселка Скараманговка, который находился на границе городских выгонных земель, развернулись большие работы.

«...Прибрежная степь Таганрогского залива, -вспоминал А.Л. Бутченко, - огласилась лязгом сотен лопат, скрипом телег, груженых бревнами, досками, кирпичом. Жители Скараманговки и Касперовки: портовики, кожевники, мастеровые и извозчики - все от мала до велика высыпали из своих хат и землянок, с интересом наблюдая панораму начавшегося строительства металлургического завода» [6].

Возводится литейный цех, оборудованный тремя чугуноплавильными печами - вагранками. Здесь же, временно, размещают также механическую и кузнечную мастерские. Заканчивается строительство силового и трубосварочного цеха.

1896 год, 5/18 июля организовывается торжественный праздник по случаю пуска завода [7]. Но к выпуску товарной продукции завод приступает только в сентябре 1897 года. К этому времени была задута первая доменная печь вместимостью 45 куб. саж., производительностью 9 тыс. пуд. чугуна в сутки.

Весь 1896 год ТМО усиленно занимается заключением контрактов на поставки угля, руды. Заключаются договора с различными владельцами, предпринимателями и компаниями.

По углю - арендуются два угленесущих участка у станции Мандрыкино, через который проходили пласты, которыми пользовались угледобытчики Древицкий и Прохоров.

Железную руду, в основном, предполагают брать с рудников, расположенных на побережье Крыма (Таврическая губерния). Договора имеют, в основном, арендный характер. С добытой руды ТМО обязуется платить попудную плату (в размере] /4 коп. за пуд и даже 1/3). Ежегодная добыча гарантируется ТМО в пределах от 1 млн 500 тыс. пудов в год до 3 млн пудов. Сроки аренды различны, но минимальный срок - 12 лет, а отдельные участки (с объемом добычи по 3 млн пудов в год) берутся в аренду на 15 и 30 лет. Оговаривается за ТМО право строить подъездные пути, пристани, нагрузочные причалы.

среди заключенных ТМО договоров есть и договора аренды на добычу железной руды у ел. Васильевка при реке Кальмиус; у станции Кутейниково, а также в районе Криворожья (договор с Ново-Криворожским сельским обществом).

В 1896 году ТМО заключило договора по постройке железнодорожной ветки и коксовых печей для нужд общества. Одновременно заключается договор с инженером Таганрогского порта Соболевским о постройке соединительного морского канала для нужд общества. С углублением этого канала появилась возможность бесперебойно доставлять прямо к заводу керченскую руду.

Такая активность ТМО не случайна. Она свидетельствует о планах и говорит об активности ТМО. С 1897 года завод начал выпускать первую продукцию - чугун, сталь, прокат, водопроводные трубы. Работали доменная печь, две мартеновские печи, были введены в эксплуатацию трубосварочный, прокатный цехи. В 1897 году выплавка стали составила св. 10 тыс. тонн, а производство проката - около 9 тыс. тонн.

Постройка металлургического завода в Таганроге привела к возникновению здесь других новых предприятий, в том числе и металлургических. Одним из таких предприятий был чугунолитейный завод «Рид-Тедер и К^о», который, между прочим, тоже находился под контролем иностранного капитала. Доля иностранного капитала в Таганроге к 1898 году достигла 93,5%. В последующие годы она даже увеличивается. Жизнь в городе преобразуется. «...Над мирным Таганрогом, - пишет П.Ф. Йорданов А.П. Чехову, - теперь постоянно видно зарево от доменных печей и слышен гуд и лязг железа. Вообще превращений много, хотя и не в пользу лирического настроения, о чем конечно, нельзя не сожалеть. Степи и степняки справедливо стонут, да и городские жители, когда только на минутку забудут свои барыши, чувствуют себя жутко от изменения стародавних степных обычаев, а в особенности от созерцания целой инвалидной армии, которую заводы делают с ужасающей быстротой. Членовредительство на заводах - явление обыкновенное, и ему уже никто не удивляется, но когда утром Вы попадаете в ту часть города, около которой расположены заводы, и Вы увидите, сколько калек тащится к заводскому приемному покою, уверяю Вас, мне, человеку уже привыкшему к этому зрелищу, становится страшно» [9].

Охраны труда, конечно, не существовало. Бросалась в глаза техническая отсталость предприятия. Отсталая техника создавала невероятно трудные условия труда. С ростом производства количество несчастных случаев увеличивалось. Медицинское обслуживание на заводе было явно не удовлетворительным. Стоимость лечения обходилась в сутки 3 руб. при дневном заработке 90 копеек.

А новое оборудование вводилось в действие постоянно. В 1898 году была задута вторая доменная печь, смонтирован толстолистовой прокатный стан, а также стан для проката сортового железа, установлены три томасовских конвертера. В том же году построена третья мартеновская печь. И все это делалось без ввода новых площадей.

Годом позже вступил в эксплуатацию бандаже -прокатный стан, приводимый в движение паровой машиной, а в 1900 году была заложена третья доменная печь, вступившая в строй в конце 1901 года. В это же время завершено строительство подвесной канатной дороги, по которой руда из заводского порта транспортировалась в бункера доменного цеха [10].

С пуском третьей доменной печи завод стал выплавлять чугуна больше, чем, нежели мог переработать, и ТМО получило возможность продавать чугун в чушках.

В 1912 году были пущены четвертая доменная печь и новые коксовые батареи. На этом завод завершил свой полный металлургический цикл.

В 1900 году Таганрогская городская Дума выходит с ходатайством в МПС о продолжении 2-й Екатерининской магистрали от ст. Волноваха до Таганрога. Прилагается две карты железных дорог и водных сообщений Российской империи. Но разразившаяся Первая мировая война оставила эти планы не реализованными [11].

В 1912 году ТМО покупает Керченский металлургический завод. В итоге, его

собственностью становится не только Таганрогский металлургический завод (при поселке Скараманговка), но и металлургический завод в Керчи, каменноугольные копи в Белой (Славяносербского уезда), железные рудники «Этилоген» и «Ортель» (Таврической губернии).

Здесь следует особо подчеркнуть одно обстоятельство. Помимо тяжелых условий труда и отсутствие необходимой системы безопасности работ у ТМО не всегда нормально складывались отношения с городом. Металлургический завод, как было сказано, располагался на землях поселка Скараманговка. Формально он не входил территориально в состав Таганрога. Отдельные приграничные земли город сдал ему в пользование, а дачные поселки, выходящие на побережье Азовского моря (дачи Глебова, И. Скараманги и граничившие в заводом, ТМО приобрело в собственность у их владельцев. Такая ситуация вызывала некоторые сложности во взаимодействиях руководства завода и города, а также в определенной степени создавало ненормальные условия жизни и труда рабочего населения. Приведем только факты, отраженные в архивных документах.

Пишет помощник городского архитектора: «Ныне строящийся завод для перемола шлака захватил часть ...базарной площади в следующих размерах: по продолжению Старо почтовой улицы 4,5 саж. И в глубь площади 93, 6 саж., что составило площадь 421, 20 кв. саж., причем часть возведенного кирпичного здания [...] находится на захваченном участке, [12]. Запись датируется 1 июнем 1901 г.

Тогда же Металлургическое общество обращается в городскую Думу: «Разрешить [...] производить высыпку мусора из-под паровых котлов завода и прочего сора на Ростовскую дорогу, пролегающую около завода, причем завод со своей стороны обязуется высыпaeмый им мусор и сор разравнивать должным образом и не оставлять ям и куч [13]. 6 августа 1912 года, пишет городской голова: «Администрация Металлургического завода несколько лет подряд высыпала шлак, образовав выдающуюся в море косу и увеличив, таким образом, свою территорию, причем загородила... Такие действия А.М. завода кроме причинения неудобства, заграждения берега, находящегося в общем пользовании, изменяют течение и создают неблагоприятные условия относительно заносимости морских каналов [14].

Еще одна информация, не потерявшая своей актуальности и сегодня. Пишет руководство ТМО: «Нами приняты меры, по возможности, меньше задерживать проезжающих через переезд нашего железнодорожного подъездного пути при прохождении паровозов» [15].

В 1915 году отмечается, «что не только Касперовка, Скарамановка не входят в город, но и территория кожевенного и металлургического заводов не входят в черту города» [16]. И лишь в феврале 1918 года муниципальный Совет своим Постановлением принимает решение «о включении в городскую черту Касперовки, Камбщиевки и Скараманговки. За арендуемую землю деньги не платить как арендодателю, так и муниципалитету города Таганрога» [17].

И много подобных проблем разного уровня приходилось решать как городу, так и ТГМ, поддерживая взаимопонимание и добрососедские отношения.

Рабочие неоднократно выступали против нищенского существования и условий труда. Особенно серьезные выступления были в 1905 году. Рабочие металлургического завода потребовали от руководства завода увеличения заработной платы и нормальной продолжительности (8 часов) трудового дня. 21 октября рабочие вступили в переговоры с администрацией. И хотя они провели еще ряд других мер по защите своих прав, но попытка организовать вооруженное восстание не удалась, и их действия были подавлены казаками и полицией.

С падением царской власти и проведением февральской революции 1917 года в России, металлургический завод вступил в следующий период своего существования, со своими особенностями, трудностями и достижениями.

Библиография:

1. Петерс Вим, Уилсон Д. Бельгийские предприниматели в России: пророки индустриализации// Европа (Журнал Европейского Союза), 2001, декабрь, № 11(18).
2. Бровкович Д.А., Иноземцев Г.А, Корчин М.А. Таганрог. Ростов-на-Дону.: Росиздат, 1948, с.47-48.
3. Устав ТМО (1895, проект). ГАРО, ф. 563, оп. 1, д.1,л.1.
4. ГАРО, ф. 563.0П. 1.л.1,с. 2.
5. ГАРО, ф. 563, оп. 1 д. 4, лл.194-195-лл.188-190.
6. Мищенко В.П. Таганрогский металлургический завод. 1896-1996. Таганрог: Изд. «Клеор», 1996, с.4.
7. Зайцев Е.В., Мухарева А.Н., Поярков Г.П. Памятные страницы. Ростов-на-Дону, б/д, <1961>, л. 9.
8. ГАРО, ф. 563, оп. 1, д. 5.
9. Письмо Иорданова к Чехову от 16 августа 1898 года.
10. Зайцев Е.В., Мухарева А.Н., Поярков Г.П. Памятные страницы, с. 10-17.
11. ГАРО ф. 577, опись 1. д. 435.
12. ГАРО ф.571, оп. 1, дело 323, л. 40.
13. Там же. Лист 50.
14. Там же. Лист 4359.
15. Там же. Лист 89.
16. ГАРО, фонд 577, опись 1, дело 614, лист 33.
17. Там же. Лист 81.