

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАУКИ

УДК 930

Н.Г. Федькина, Л.И. Захарова

### РОЛЬ БРЯНСКОГО КРАЯ В ТЕХНИЧЕСКОМ ПРОГРЕССЕ СТРАНЫ

Рассмотрено становление промышленности в Брянском уезде начиная с XVIII века. Показана роль Брянщины и ее влияние на развитие технического прогресса в России. Оценено значение подготовки технических кадров в профессиональных заведениях Брянского региона.

Ключевые слова: Брянский уезд, промышленность, предпринимательство, профессиональное образование, технические кадры.

Нынешняя Брянская область, сложившаяся из трех уездов двух бывших губерний - Орловской и Черниговской, занимала выгодное географическое положение, расположившись в бассейнах рек Десны, Болвы, Ипути, и располагала значительными лесными массивами и разнообразными полезными ископаемыми. В XVII-XIX вв. здесь добывались кремль и болотная железная руда, до сих пор сохранились немалые запасы строительных и формовочных глин, песков, мела, руды, цементного и фосфоритного сырья, торфа и многих других природных богатств.

В XVII-XVIII вв. на базе рудных месторождений стали возникать более совершенные металлургические заведения. Так, в 1650 г. в Радогоще Комаричского района был построен первый в крае и второй в стране завод (после Тульского завода, основанного в 1632 г.) по производству металла с применением механических двигателей. В XVIII в. молотовые (чугунолитейные) заводы возникли в Брянске, Бытоше, Любохне и других поселениях края [3, с. 77 - 78].

Масштабные леса препятствовали развитию земледелия, уступив место для успешного функционирования промышленного производства

Подтверждение этому можно почерпнуть из воспоминаний В. И. Немировича-Данченко: «Громадное и в высшей степени оригинальное фабрично-заводское царство» было создано там, «где убогая земля и отдаленность от промышленных центров, казалось, ничего не могли дать российскому крестьянину» [11], а земледелие не приносило выгод [14, с. 285]. Это подтверждается и архивными данными. Например, после отмены крепостного права и выделения земли крестьянам жители деревень, принадлежащих С.И. Мальцову, вынуждены были обращаться с исками о непригодности земли к крестьянским работам [5, оп. 2, д. 115, л. 6 - 7].

Велика роль Брянского края в производстве стекла. Это производство получило особенно широкое распространение. Стекольные заводы со второй половины XVIII в. варили и готовили оконное стекло, посуду, украшения, сувениры и другие изделия. Наличие значительной производственной базы (стекольного песка, древесного топлива, рабочей силы и т. п.) способствовало массовому возникновению гут в крае.

Значительные успехи технического прогресса позволили поставить производство стекла на новую промышленную основу с применением механических двигателей.

В первой половине XIX в. на Брянщине появились первые в России свеклосахарные заводы в деревне Верхи, а затем в Любохне. Брянщина является, таким образом, родиной сахарной промышленности в России.

Особенно быстро стал развиваться капитализм в крае после отмены крепостного права в 1861 г. Используя уже имеющуюся промышленную базу, наличие значительных запасов сырья, выгодное положение в окружении крупнейших промышленных центров страны (Москва, Петербург, Рига, Киев и др.), предприниматели основывают в крае мно-

жество разнообразных фабрик и заводов для извлечения новых прибылей. В результате этого Брянский промышленно-экономический район получает еще большее значение в отечественной экономике.

Возникает ряд новых отраслей промышленности. К числу новых крупных производств следует отнести машиностроение (Радицкий вагоностроительный и Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический заводы), строительную промышленность (Брянские цементный, изразцовый, кирпичный, шиферный, известковый и ряд других заводов), текстильную (11 суконных и чулочных фабрик в Клинцах), спичечную. Многие предприятия края относились к числу крупных фабрик и заводов страны не только по количеству рабочих (от 500 до 17 тыс. человек), сумме валового продукта (до 9 млн руб.), но и по техническому оснащению. Промышленность края давала значительное количество материалов для страны. В 1879 г. Брянщина выпускала 1/5 текстильных изделий, 19,3 % стекла, 14,3 % спичек, 12,4 % машин для железнодорожного транспорта [12].

Большой вклад в развитие технического прогресса внесли инженеры и рабочие чугунолитейных и стекольных заводов и других промышленных предприятий края.

По словам В.К. Струкалича [9], земледельческие орудия, особенно паровые молотилки и локомобили (рисунок), были не хуже иностранных. Так, сравнивая новые локомобили, произведенные на мальцовских чугунолитейных заводах, по выполнению и конструкции, расходу пара и силе с иностранными сельскохозяйственными локомобилями, распространенными на русском рынке, надо признать бесспорное превосходство их над английскими и отметить их сравнимость с лучшими германскими, которым они не уступают. На Южно-Русской областной сельскохозяйственной, промышленной и кустарной выставке в городе Екатеринославле Акционерному обществу мальцовских заводов присуждена экспертным комитетом Большая золотая медаль (высшая награда) за экономичность и хорошее выполнение локомобилей [1].

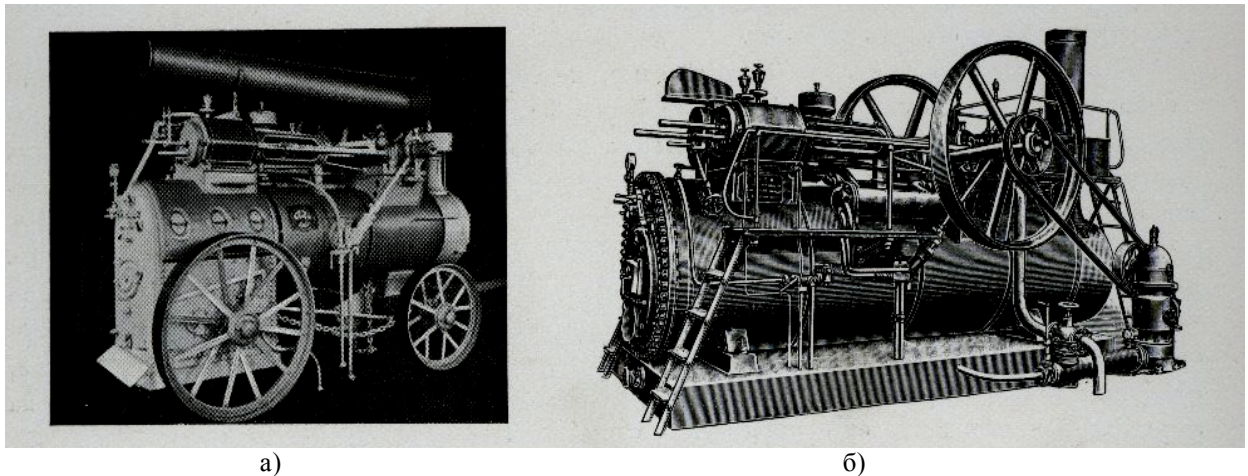


Рис. Локомобили Людиновского завода: а - одноцилиндровый локомобиль с котлом паровозного типа; б - локомобиль компаунд с выдвижной системой труб и конденсацией

В связи с началом большого строительства железных дорог для развития отечественного рынка, развитием товарного производства прежде всего предполагалось наладить рельсопрокат.

В качестве примера рассмотрим деятельность по производству рельсов и железнодорожного транспорта, которую впервые в Брянском регионе и России начал С.И. Мальцов.

В семидесятых годах XIX в. в деятельности мальцовских заводов произошел крупный и роковой для них перелом. Главным поводом была постройка целой сети железных дорог в России - возникла необходимость во всякого рода железнодорожных принадлежностях. Правительство выразило желание, чтобы железнодорожные принадлежности по

возможности изготовлялись в России. С.И. Мальцов, поддерживая отечественное производство, горячо откликнулся на этот призыв [2].

Конечно, при производстве железнодорожного транспорта необходимо было повысить качество паровозов. Так, из Департамента железных дорог в 1877 г. просили принять меры: «Правление Общества Рязско-Маршанской железной дороги уведомляет, что прибывшие 4 товарных паровоза Мальцовского завода оказались худо собранными, так что потребовали вновь разборки. Департамент железной дороги, сообщая об этом Вашему Превосходительству, имеет честь просить принять меры, чтобы товарные паровозы были собираемы вполне удовлетворительно, изучив недостатки, которые привели Рязско-Маршанскую дорогу к необходимости разборки новых паровозов» [6, оп. 1, д. 3, л. 13].

Но нельзя не признать заслуги С.И. Мальцова, который стремился любыми способами повысить качество произведенной на его предприятиях железнодорожной продукции.

Рассматривая заслуги С.И. Мальцова в развитии промышленности, его взгляды по различным вопросам общественной и социальной жизни, нельзя не проанализировать создание в регионе железнодорожных путей, так называемых мальцовских узкоколеек. Они имели значительное влияние на развитие социальной инфраструктуры региона. Железные дороги стали важнейшей составляющей, характеризующей социальную инфраструктуру России в целом и Брянского региона в частности.

К 1881 г. дорога связала практически все крупные предприятия и поселки Мальцовского района [15]. В результате Мальцовская железная дорога превратилась в развитую сеть дорог, связавшую между собой все предприятия, рудники, склады, пристани. Она не была первой узкоколейной железной дорогой России, как ошибочно указывают в некоторых статьях, однако именно она стала прототипом, образцом для огромного количества узкоколейных железных дорог, появившихся в конце XIX – начале XX в. в развитых промышленных районах страны, прежде всего на Урале и Алтае [8].

Следует отметить, что пример этого рельсового пути оказался выгодным, многие земства стали хлопотать о дороге такого же типа. Первым откликнулось Оболенское, и Мальцов провел там узкоколейный путь, «взяв за это свою цену и даже, как говорят, приплатившись» [10].

Мальцовская железная дорога была предназначена не только для перевозки грузов, она с успехом перевозила пассажиров. Для простых людей были пущены по ней почтово-пассажирские поезда, связавшие между собой основные населённые пункты.

Одновременно с частичным переоборудованием предприятия для производства рельсов были построены новые сопутствующие заводишки, обеспечивавшие не только заводские потребности, но и нужды работающего населения. Особенно стремительное развитие получили кирпичное, смолокуренное, канатное, лесопильное, писчебумажное, водочное производства. Это сразу же создало предпосылки для развития инфраструктуры, в том числе социальной.

Производственный характер созданного в 1873 г. Брянского рельсопрокатного, железоделательного завода точно соответствовал его названию. Причем порядок перечисления специализаций указывал на степень значения каждой из них.

Создание и развитие предприятия шло невероятными темпами. Год понадобился акционерам и создателям завода И. О. Губонину, В. Ф. Голубеву, В.Н. Тенишеву, чтобы получить первую рельсовую продукцию. А через два десятилетия в 16 цехах предприятия выпускалось уже несколько десятков видов самой разнообразной продукции, многие из которых не только не уступали, но и превосходили мировые образцы [16, с. 19].

Рельсовое производство, достигнув в конце 70-х годов максимума, давало до 73% дохода. Многие железные дороги снабжались рельсами Брянского завода, который пре-

вратился во второе после Путиловского металлургическое предприятие и выплавлял почти треть всей стали в Российской империи [13, с. 10].

Вагоностроение началось на предприятии в 1880 г. для заводских нужд. Массовое производство датируется 1883 г., когда акционерам удалось получить заказ на производство железнодорожных систем. Первые вагоны были предназначены для перевозки керосина. Развернув новое для России производство на современном научно-техническом уровне, завод в 1895 г. построил уже 145 четырехосных цистерн грузоподъемностью 24,6 т, каких в России никто не выпускал [4, оп.1, д. 408, л.35,42]. В 1902 г. завод выпускал в месяц до 22 паровозов и около 300 вагонов и цистерн.

Успехи производства и представительство на многих крупных выставках воспринимались не только как техническое достижение и дело рук акционеров, но и как дело заводских мастеров. Эти паровозы на Всемирной выставке в Париже обратили на себя внимание. Брянский завод был отмечен за большие достижения в области локомотивостроения. Американские промышленники использовали рациональную конструкцию брянских паровозов и через три года наладили их производство на своих предприятиях.

Совершенствовалось качество, рос объем промышленной продукции. В конструкторском бюро шла напряженная работа. Руководству предприятия были нужны более совершенные машины, которые могли бы конкурировать с завоевавшими рынок образцами. Так, по проекту русского конструктора Нольгейна на заводе разрабатываются, а затем и строятся новые мощные паровозы с шестью движущимися осями и сочлененной рамой. Сила тяги их в 1,5 раза превышала возможности самых мощных из существовавших в то время локомотивов.

В 1908 г. под руководством инженера Денисова был построен более совершенный паровоз серии «Б». Этот пассажирский паровоз мог развивать скорость до 120 километров в час. Он явился моделью, на базе которой проектировались и изготавливались последующие конструкции локомотивов. Новое и передовое было всегда свойственно коллективу завода. В его конструкторском бюро были созданы прогрессивные конструкции локомотивов, тем самым внесен большой вклад в отечественное паровозостроение [7, с. 49].

Брянская область богата не только изобретениями отдельных изделий. Наличие высококвалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров, природных богатств, выгодного географического положения позволило здесь построить за многие годы ряд специализированных предприятий. К ним относятся Брянский силикатный завод, положивший начало промышленному производству силикатного кирпича, Чернятинский стекольный завод по производству разнообразного сигнального стекла, Ивотской стекольный завод по изготовлению стекловолокна и изоляционных изделий из него, Бытошский арматурный завод по изготовлению редуционных клапанов и др.

Для выполнения хозяйственных планов требовалось большое количество грамотных рабочих, мастеров, инженерно-технических работников.

До 1917 г. обучением заводского населения занимались руководители перечисленных промышленных предприятий, открывавшие ремесленные школы и технические училища для подготовки квалифицированных рабочих кадров, которые, пройдя необходимое обучение, продолжали трудовую деятельность на брянских заводах и фабриках.

Продолжателем подобных образовательных процессов в 20-30-е годы XX в. стало выступать государство. С целью подготовки инженерно-технических работников в нашем крае в 1930 г. открылся Бежицкий машиностроительный институт (позже Брянский институт транспортного машиностроения), в котором готовили кадры для народного хозяйства, способствовавшие новому подъему промышленных предприятий, освоению новых образцов паровозов, вагонов, прессованной древесины и многих других изделий. И на современном этапе институт, ставший Брянским государственным техническим университетом, идет в авангарде технического прогресса. Совместная работа ученых университета с

инженерами заводов дает большие результаты в развитии производительных сил страны. Здесь готовятся и ныне кадры ряда уникальных специальностей. Соединение науки и производства - это основа создания материально-технической базы экономического развития.

Эффективное функционирование национальной экономики без учета исторических традиций, отраженных в ментальности массового сознания и индивидуальном сознании человека, вобравших в себя социокультурный опыт прошлого, проблематично. Особое практическое значение исследование имеет для осознания необходимости возрождения социально-экономического и социокультурного развития в регионе на основе исторических предпринимательских традиций, особенно если учесть, что Брянская область и сейчас является важным промышленным регионом Российской Федерации.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Альбом Южно-Русской областной сельскохозяйственной, промышленной и кустарной выставки в городе Екатеринославле. - Екатеринославль: Издание уполномоченного Министерства торговли и промышленности Б.Л. Клеканова, 1910.
2. Афонина, Л.И. Социальная инфраструктура в Мальцовском промышленном округе во второй половине XIX века («Америка в России»): монография / Л.И. Афонина, Ю.Т. Трифанков, В.В. Дзюбан. – Брянск: БГТУ, 2012.
3. Волохов, В. Брянщина индустриальная / В. Волохов, С. Кизимова. – Брянск, 1954.
4. Государственный архив Брянской области (ГАБО). Ф.220.
5. Государственный архив Калужской области (ГАКО). Ф. 30.
6. Государственный архив Калужской области (ГАКО). Ф. 915.
7. Ермаков, С.Ф. Из истории технического прогресса на Брянском машиностроительном заводе / С.Ф. Ермаков //Брянский краевед.- 1974.- Вып. 5.
8. Жуков, В.В. У истоков железодельного дела в России: С.И. Мальцов и развитие отечественных железных дорог и железнодорожного транспорта / В.В. Жуков // Страницы истории края: сб.ст. - Дятьково, 2011. - № 2.
9. Мальцевские заводы / сост. В.К. Струкалич. - Витебск: Губернская типография, 1894.
10. Мальцов и мальцовские заводы // КГВ. - 1882. - № 52.
11. Немирович-Данченко, В.И. Америка в России / В.И. Немирович-Данченко // Русская мысль. - М., 1882. - Кн. XII.
12. Список фабрик и заводов по Европейской части России.- СПб, 1987.
13. Трифанков, Ю. Т. История производства, люди и технический прогресс / Ю. Т. Трифанков.- Брянск, 1998.
14. Ухтомский, Л.А. Несколько дней на заводах г. Мальцова / Л.А. Ухтомский // Морской сборник. - СПб.,1857. - Т.XXXII. - № 12. - С. 285.
15. Хухарев, В.В. Мальцовские памятные жетоны / В.В. Хухарев // Страницы истории края: сб.ст. - Дятьково, 2011. - № 2.
16. Федькина, Н. Г. Роль торгово-промышленного предпринимательства в социокультурном развитии Брянского уезда во второй половине XIX-начале XX в.: монография / Н.Г. Федькина, В.В. Дзюбан, Ю.Т. Трифанков. – Брянск: БГТУ, 2012.

Материал поступил в редколлегию 21.01.14.