

ОСНОВАНИЕ ЮЗОВСКОГО ЗАВОДА

А. С. ЛИСЯНСКИЙ

Завершение промышленного переворота и утверждение буржуазных отношений в пореформенный период сопровождалось быстрым развитием производительных сил страны. Особенно бурно шел рост промышленности — основной и решающей отрасли народного хозяйства. За период с 1860 по 1900 г. промышленное производство в России возросло в 7,63 раза (против 2,32 в Англии, 2,54 во Франции, 4,64 в Германии и 6,75 в США)¹.

Этот общий экономический подъем и связанное с ним огромное железнодорожное строительство чрезвычайно повысили спрос на металл. Унаследованная от феодальной эпохи, металлургическая промышленность удовлетворить этот спрос не могла. В этих условиях в 70-х годах XIX в. на Юге начал формироваться новый горнозаводской район страны, свободный от тех феодальных пережитков, которые опутали старый район — Урал. Исключительно благоприятны здесь естественно-географические условия. В близком соседстве сосредоточены огромные запасы каменного угля, железной и марганцевой руды, флюсов и огнеупорных глин.

Еще в конце XVIII в. с целью промышленного освоения природных богатств края и повышения его обороноспособности в борьбе с султанской Турцией правительство решило построить в северо-восточной части Донецкого бассейна завод для выплавки чугуна.

4 октября 1800 г. была задута первая домна этого завода, названного Луганским, и из местной руды на донецком угле получен чугун. Однако наладить доменное производство на местных железных рудах и угле не удалось, и завод стал передельным.

После неудач на Луганском заводе опыты были перенесены в Керчь, в 1850 г. в построенной домне начались плавки из местных руд на грушевском антраците. Во время Крымской войны Керченский завод был разрушен неприятелем. В 1862—1866 гг. были проведены каменно-угольные плавки на казенном Петровском заводе, построенном недалеко от с. Корсунь, Бахмутского уезда, но организовать производство не удалось, и завод был закрыт.

В 1866 г. в Лисичанске был заложен последний казенный доменный завод, начавший свою работу в 1870 г. Однако оказалось, что уголь плохо коксуется, а руда из-за дальности доставки обходится слишком дорого. И. Фелькнер, под руководством которого был построен завод, писал, что плавка велась «с беспрепятными перерывами, то по случаю недостатка денег, то по случаю неразрешения какого-нибудь технического или хозяйственного вопроса в С. Петербурге»². В 1872 г. завод прекратил свою деятельность.

Таким образом, несмотря на многократные попытки, Горному ведомству так и не удалось наладить на казенных заводах промышленную выплавку чугуна на каменном угле. Вместе с тем накопленный опыт на казенных заводах не прошел бесследно. Проф. Тиме отмечал: «Казенная опытная плавка..., ознакомив техников с металлургическими свойствами местных сырых материалов, дала возможность следующим частным предпринимателям встать на более твердую почву»³.

¹ Вычислено по данным «Vierteljahrshäfte zur Konjunkturforschung. Herausgegeben vom Institut für Konjunkturforschung», Sonderheft 31, Berlin, 1933, S. 18.

² И. Фелькнер. Каменный уголь и железо в России. СПб., 1875, стр. 120.

³ И. Тиме. Очерк современного состояния горнозаводского дела в Донецком бассейне, «Горный журнал», 1889, т. 1, стр. 5—6.

Крупный горный инженер А. Ф. Мевуис, детально изучивший геологию Юга, наметил и экономически обосновал наиболее выгодное и целесообразное размещение металлургических заводов в Донецком бассейне. Во многих из указанных Мевуисом 11 пунктов впоследствии и были построены заводы.

Особо следует отметить, что автор определил место для строительства завода в районе с. Александровки Бахмутского уезда и дал расчет примерной стоимости постройки угольной копи и завода с годовой производительностью в 500 тыс. пудов железа или рельсов. «Село Александровка, князя П. И. Ливена. Завод,— писал Мевуис,— может быть поставлен не далее 1 версты от угольной копи и, независимо от 3 пластов местных руд, может быть дешево снабжаем рудами с юга и с севера... Село очень значительно и удобно для первоначального размещения рабочих. Кроме того, на первое время вместо закладки своей собственной копи, завод может снабжаться углем от арендатора князя Ливена — купца Иванова, по цене умеренной»⁴.

Царское правительство, оказавшись не в состоянии своими силами создать на Юге горнозаводское производство, встало на путь привлечения и поощрения частного предпринимательства.

С этой целью правительство при выдаче в 1868 г. известному железнодорожному дельцу С. Полякову концессии на постройку Курско-Харьковско-Азовской железной дороги поставило обязательным условием сооружение на Юге железодельного завода, который изготовлял бы не менее 500 тыс. пуд. рельсов в год⁵.

Предприниматель, полагая, что устройство нового завода обойдется в полмиллиона руб., начал разведочные и подготовительные работы. Когда же были израсходованы 160 тыс. руб. и стало ясно, что требуется денег втрое больше первоначально предполагавшейся суммы, работы были приостановлены⁶. Поляков поспешил переуступить, с согласия правительства, свои обязательства относительно производства рельсов Юзу⁷. Точно так же поступил и купец Фронштейн. Получив правительственную субсидию в 135 тыс. руб. для основания в Ростове-на-Дону или близ него чугуноплавильного и рельсового завода, он приступил к проведению опытов проплавки местных железных руд на местном же антраците. Однако в конце 1869 г. свои обязательства на поставку рельсов Фронштейн полностью передал Юзу⁸.

За несколько лет до этого столь же неудачно закончилось еще одно начинание, связанное с устройством на Юге железодельного и рельсового завода и завершившееся соглашением с тем же Юзом.

В 1866 г. правительством была выдана князю Кочубею концессия на постройку на Юге России завода для выделки железных рельсов из местных материалов и на местном минеральном топливе.

При всех больших выгодах этой концессии Кочубей не смог ее осуществить, так как в России ему не удалось собрать необходимый капитал и создать акционерное общество. В конце концов Кочубей за весьма солидное вознаграждение — 24 тыс. ф. стерл. переуступил свои права Юзу⁹.

⁴ А. Мевуис. Будущность горнозаводского промысла на Юге России, СПб., 1867, стр. 21. Английский предприниматель Джон Юз через три года здесь и стал строить свой металлургический завод.

⁵ «Полное собрание законов Российской империи», т. XLIII, отд. I, СПб., 1873, стр. 190.

⁶ См. Л. П. Семечкин. О каменноугольной и железодельной промышленности в Донецком крае. СПб., 1873, стр. 18.

⁷ ЦГИА СССР, ф. 20, оп. 5, д. 228, л. 79.

⁸ См. А. Кеппен. Материалы для истории рельсового производства в России. СПб., 1899, стр. 56.

⁹ См. Б. Ф. Брандт. Иностранные капиталы. Их влияние на экономическое развитие страны, ч. II, СПб., 1899, стр. 45, 46.

Неудачный исход предприятий Полякова, Фронштейна и Кочубея весьма показателен. Он свидетельствовал о том, что российская буржуазия избегала вкладывать свои капиталы в тяжелую промышленность Юга, в особенности в черную металлургию с ее высоким органическим строением капитала, требовавшим огромных затрат на средства производства. Куда было проще вкладывать капиталы в легкую промышленность или в железнодорожное строительство, или в банки и государственные ценные бумаги.

Все же в 1870 г. один из крупных русских капиталистов Д. А. Пастухов приступил к постройке в восточной части Донецкого бассейна чугуноплавильного и железодельного завода. Пастухов основал свой завод у ст. Сулин Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги, имея в виду выплавлять чугун на местном антраците и производить 1 млн. пуд. железа в год¹⁰. Плавка чугуна на антраците была широко распространена в США, в Европе же, где доменный процесс шел на коксе, она была мало известна. В этом новом для всей европейской металлургии деле успех не сразу был достигнут. Опытные плавки, проводившиеся в 1872—1875 гг., были приостановлены. Они возобновились лишь в 1887 г., нормальный ход доменной печи начался в 1889 г. Однако удельный вес Сулинского завода Пастухова в металлургической промышленности Юга оставался весьма незначительным.

В условиях бездействия русских капиталов на Юг России ринулся иностранный капитал.

Первыми на Юг России, в горнозаводскую промышленность устремились английские капиталисты. Англия являлась в конце XIX в. главным экспортером капитала и до середины 70-х годов помещала свои капиталы преимущественно в Европе.

В конце 1868 г. в Петербурге появился уже упоминавшийся Джон Юз, бывший директор Мильвельского завода в Лондоне. Английский предприниматель приобрел у князя Кочубея его права на концессию и начал переговоры с правительством о постройке на Юге России обширного чугуноплавильного, железодельного и рельсового завода. 18 апреля 1869 г. правительством был утвержден «Договор на образование Новороссийского общества каменноугольного, железного и рельсового производств и общества железнодорожной ветви от Харьковско-Азовской линии»¹¹.

Юз обязался образовать акционерное общество с капиталом в 300 тыс. ф. стерл. и «а) вести разработку каменного угля в таких размерах, чтобы количество добываемого угля могло удовлетворять по возможности потребностям железных дор., заводов и частных лиц, так, чтобы... количество добываемого угля доходило, в случае заявленной Правительством надобности, до 2000 тонн в день; б) устроить и пустить в полный ход, не позже как через 9 месяцев со дня утверждения за ним сего договора, доменные печи для выплавки чугуна, с тем, чтобы оно выработывалось не менее 100 тонн еженедельно; в) постройку рельсового завода окончить через 2 года со дня утверждения за ним сего договора и выкатывать рельсы из железа собственной выделки и г) устроить механические мастерские для постройки машин и всяких железных поделок для местных потребностей»¹².

Со своей стороны правительство безвозмездно уступало Обществу для копеек отводы из пустопорожних казенных земель с каменноугольными залежами поблизости или на самой линии Харьковско-Азовской железной дороги. В виде субсидии в течение 10 лет должна была вы-

¹⁰ См. В. Иславин. Обзор каменноугольной и железодельной промышленности Донецкого края. СПб., 1875, стр. 48—49.

¹¹ ЦГИА СССР, ф. 1498, оп. 1, д. 2, л. 86.

¹² Там же, л. 86 об.

даваться премия в 50 коп. на каждый пуд изготовленных рельсов, но не более, чем за 300 тыс. пуд. ежегодно; за 10 лет это составляло 1 млн. 500 тыс. руб. Предоставлялось право беспошлинного привоза из-за границы всех предметов, нужных для устройства и первоначального действия заводов и копей. Кроме того, Юзу было даровано право образовать Общество для сооружения железной дороги в 85 верст от линии Харьковско-Азовской ж. д. на юг, через предполагавшийся к постройке завод и далее до копей около Стылы или Новотроицкого. Эта Константиновская дорога (Константиновка — Ясиноватая — Юзово — Еленовка) должна была соединить рельсовым путем завод с общей сетью железных дорог. Правительство выдавало Обществу на льготных условиях ссуду, равную трем четвертям общей стоимости дороги¹³.

По дополнительным условиям, утвержденным правительством 24 апреля 1870 г., Обществу для строительства завода, соединительных рельсовых путей и приобретения подвижного состава предоставлялась чрезвычайно выгодная ссуда в 500 тыс. руб., без установления сроков ее погашения и с уплатой всего 5% годовых¹⁴.

Как заметил И. Фелькнер «более щедрых гарантий... придумать трудно... после столь щедрых льгот, дарованных Юзу, едва ли кто-нибудь решится на Юге России затратить свой капитал на железное дело, ибо будет находиться в невыгодном положении сравнительно с великобританским счастливецем»¹⁵.

В этом отношении представляет интерес расчет, приведенный на I съезде горнопромышленников Юга России в 1874 г. На постройку завода для выделки 500 тыс. пуд. рельсов потребуется не более двух млн. руб. Юзу же одних премий безвозвратно должно было быть выдано 1 млн. 500 тыс. руб., причем для ежегодного производства не 500, а только 300 тыс. пуд. рельсов¹⁶. Таким образом, общая сумма премий была не меньше всей стоимости завода.

Константиновская ж. д., необходимая прежде всего для установления транспортных связей Юзовского завода, строилась всецело на средства русской казны. Строительная стоимость дороги, как это показал исследователь железнодорожного дела в России А. А. Головачев, была определена на одну треть выше ее фактической стоимости. Всего было выпущено акций на сумму 4.016.200 руб. Под залог трех четвертей всего числа акций правительство выдало Обществу ссуду в 3.012.150 руб., которой было вполне достаточно для сооружения всей дороги¹⁷.

29 мая 1869 г. было создано акционерное «Новороссийское общество с ограниченной ответственностью», с официальным местопребыванием в Англии. 3 июля 1869 г. на основании английского закона 1862 г. об обществах «Новороссийское общество с ограниченной ответственностью» было утверждено к действию¹⁸.

7 английских учредителей Общества, среди которых были аристократы, инженеры и один депутат парламента, подписались всего на 690 акций из общего числа подлежавших выпуску 6000, по 50 фунт. стерл. каждая.

¹³ ЦГИА СССР, ф. 1948, оп. 1, д. 2, л. 87—88.

¹⁴ ЦГИА СССР, ф. 23, оп. 12, 1907 г., д. 276, лл. 53—56 об.

¹⁵ И. Фелькнер. Указ. соч., стр. 124—125.

¹⁶ См. Е. Е. Иваницкий. Отчет, представленный министру государственных имуществ председателем первого съезда горнопромышленников южной России, Таганрог, 1874, стр. 46.

¹⁷ См. А. А. Головачев. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881, стр. 263—266.

¹⁸ ЦГИА СССР, ф. 1498, оп. 1, д. 2, л. 4.

По уставу¹⁹ во главе Общества стояли 6 директоров, однако, всей полнотой прав пользовались только двое из них — Джон Юз и Джон Вирет Гуч, которые являлись несменяемыми и одновременно были назначены директорами-распорядителями. Директор-распорядитель Юз, наделенный широким кругом прав и обязанностей, фактически и вел все дела.

Английские капиталисты не только дали своему предприятию русское название, но еще и назначили почетным председателем Новороссийского общества Кочубея, услугами которого они пользовались. Однако согласно § 68 устава почетный председатель не имел никаких реальных прав.

По условиям договора с русским правительством Юз обязался начать выплавку чугуна в январе 1870 г., а прокатку рельсов в апреле 1871 г. Миновал первый срок, а Новороссийское общество все еще не приступало к строительным работам. По уже упоминавшимся «Дополнительным условиям» срок пуска доменной печи был отодвинут на год, затем в декабре 1870 г. последовала еще трехмесячная отсрочка, еженедельное производство 6200 пуд. чугуна должно было начаться с 24 апреля 1871 г.²⁰ Однако только в августе 1870 г., как сообщал горный инженер Шостак I, началась «собственно, постройка доменного завода»²¹. Завод строился на правом берегу р. Кальмиус, в 7 км к югу от ст. Александровка Бахмутского уезда Екатеринославской губ. в месте, указанном А. Ф. Мевисом еще в 1867 г.

Новороссийское общество в своих печатных изданиях всячески подчеркивало, что Джон Юз, человек «необычайной предприимчивости и энергии», создавал новое промышленное предприятие якобы «почти в пустыне, среди условий, не только совершенно чуждых потребностям крупной промышленности, но и неблагоприятных для нее... Окружающая местность представляла из себя безлюдную степь, среди которой трудно было найти в первое время даже скромное жилище»²².

Хотя Донецкий бассейн в рассматриваемый период и был слабо заселен, однако он вовсе не представлял собой такую безлюдную местность, о которой говорили английские капиталисты, чтобы выпятить свои «заслуги». Достаточно сказать, что в районе расположения завода находились большие села, в которых еще накануне реформы, в 1859 г. проживало: в Александровке 1091 человек, в Алексееве—320, в Авдотьино—380, а в более отдаленном казенном с. Ясиноватая—3968 человек. В Бахмутском уезде, в котором находился завод, тогда было 19 398 дворов и 133 554 жителей, а плотность населения составляла 16,51 на одну кв. версту²³.

А. Скальковский сообщал, что в с. Александровке «каменноугольные пласты, считающиеся богатейшими во всем Новороссийском крае (они имеют до 7 футов толщины) открыты в 1820 году и разрабатывались поселянами»²⁴.

В 1842 г. Новороссийским и Бессарабским генерал-губернатором М. С. Воронцовым эти месторождения были взяты в тридцатилетнюю аренду у местного помещика. Здесь был создан капитальный, с паровой машиной рудник, который затем перешел к купцу Иванову. Ин-

¹⁹ Ц Г И А С С С Р, ф. 20, оп. 4, ед. хр. 4860. Устав Новороссийского общества с ограниченной ответственностью, СПб., 1887, лл. 6—55.

²⁰ Ц Г И А С С С Р, ф. 37, оп. 67, д. 213, л. 3.

²¹ Там же, оп. 53, д. 746, л. 8 об.

²² «Новороссийское общество», Юзовка, 1919, стр. 5.

²³ «Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом министерства внутренних дел. XIII. Екатеринославская губерния с Таганрогградоначалством», СПб., 1863, стр. XXVI, XXVII, 56.

²⁴ А. А. Скальковский. Каменноугольная промышленность в Новороссийском крае, «Журнал Министерства внутренних дел», 1847, № 17, стр. 362—363.

женер-полковник Гурьев в 1856 г. доносил в штаб корпуса горных инженеров: «купец Иванов добывает в Александровском руднике ежегодно от 400 до 500 тысяч пудов. Уголь весьма хорошего качества, особенно годен на все металлургические работы, в проплавку руд, на выделку железа и рельсов и на отопку пароходов и железных дорог»²⁵.

Таким образом, еще задолго до появления Юза, непосредственно на территории, где строился завод, велась промышленная разработка природных богатств края.

Во время сооружения завода через западную часть Донецкого бассейна была уже проложена Курско-Харьковско-Азовская ж. д., а восточную его часть пересекла Козлово-Воронежско-Ростовская линия. В 1871 г. длина железнодорожной сети Юга России составляла уже 434 версты²⁶.

Что касается местных условий, то и в социально-экономическом и естественно-географическом отношении, они не только не были «совершенно чуждыми» потребностям крупной промышленности, но, напротив, очень способствовали ее развитию.

«Новороссийское общество» в 1871 г. арендовало для своих предприятий обширное имение кн. Ливена (свыше 15 тыс. дес.) в с. Александровке. Тогда же были заарендованы и 700 дес. в имении Смольяниновой, а в 1873 г. 433 дес. в имении Лариной. Здесь же, на правом берегу р. Кальмиус, был приобретен в собственность участок земли в 750 дес. Для того, чтобы полностью распоряжаться запасами воды р. Кальмиус, Юз купил участок земли и на левом берегу, в Миусском округе области Войска Донского. Эти земли, богатые чистыми, спекающимися углями, дававшими замечательный кокс, были куплены за бесценок или взяты в аренду на десятки лет на чрезвычайно выгодных условиях. Так, 700 дес. у Смольяниновой были арендованы за 6700 руб. в год²⁷.

И. Тиме после ознакомления с предприятиями Новороссийского общества заметил: «Свобода места, простор пришили иностранцам по вкусу. Любой германский владетельный князь или герцог может вполне позавидовать громадным имениям г. Юза»²⁸.

Оборудование для доменного завода было доставлено на двух пароходах из Англии в Таганрогский порт, а оттуда на подводах на расстояние свыше 100 верст к месту работ. Из Англии прибыли доменный мастер, котельщики, машинисты, каменщики и другие квалифицированные рабочие — всего до 70 человек, которым, по словам Шостака, Юз платил огромное жалование. Из местного населения нанимали только чернорабочих, простых каменщиков и плотников²⁹.

К 24 апрелю 1871 г. — обязательному сроку начала работ завода — была закончена доменная печь со всеми устройствами, велась добыча угля на шахте № 1 Ливена около 1200 пуд. в сутки, а на шахте № 2 только устанавливались насосы (обе шахты прежней постройки расположены на заводской территории), заложена новая шахта на земле Смольянинова, в версте от завода, наконец, устроены 8 коксовальных печей шаумбургской системы, с общей производительностью в 10 тыс. пуд. кокса в 10—14 суток³⁰.

²⁵ Н. Кеппен. Материалы для истории горного дела на Юге России. Вып. I, Харьков, 1899, стр. 7—8.

²⁶ Е. А. Могиленский. Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и железных дорог в горнопромышленном районе Юга России, СПб., 1913, стр. 57.

²⁷ См. «Сборник статистических сведений по Екатеринославской губернии», т. II, Екатеринослав, 1886, стр. 230.

²⁸ И. Тиме. Указ. соч., «Горный журнал», т. 2, 1889, стр. 338.

²⁹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 53, д. 746, лл. 8об.—9об.

³⁰ Там же, л. 67.

Между тем для производства чугуна в количестве, установленном договором, ежедневная потребность каменного угля составляла 5700 пуд., а кокса — свыше 2500 пуд.³¹, т. е. первого почти в пять, а второго — в два с половиной раза больше того, что добывалось и производилось Новороссийским обществом.

В таких условиях 21 апреля 1871 г. была задута доменная печь, а 23 апреля произведен первый выпуск чугуна в количестве около 100 пудов. Еще 22 апреля 1871 г. Юз поспешил отправить министру финансов телеграмму о своем успехе: «Имею великое счастье доложить, что плавка руды в первой доменной печи начиналась благополучно вчера двадцать первое число, машины и все снаряды действуют превосходно»³².

А в это время командированный правительством для наблюдения за действием завода горный инженер Лебедев так описывал начало работы доменной печи: «Вследствие неимения анализов руды и флюсов, плавка ведется ощупью. Количество прибавляемого к руде флюсса... определяется на основании наружного вида получаемых шлаков. Вследствие порчи (десятичных) весов составление шихты производится не по весу, а по приблизительному измерению (числом лопат) объемов... Плавильного журнала еще не ведется, количество употребляемых в печь кокса, руды, флюса, а также выпускаемого чугуна не определяется. Поэтому в настоящее время трудно еще составить какую-нибудь идею о ходе доменной печи»³³.

Прошло всего три дня, и все выяснилось. В печи стала образовываться все увеличивающаяся насталь, уничтожить которую английские мастера не смогли. Но в печи продолжали сжигать кокс без выплавки чугуна. О положении дел на заводе можно судить по выводам комиссии, направленной министром финансов «для подробного освидетельствования возведенных устройств, строящегося... чугунолитейного и железоделательного завода Юза»³⁴.

Члены комиссии — известные горные инженеры Рожков, Летуновский и Зеленцов — положительно отозвались о системе доменной печи, воздухонагревательном устройстве, подъемном механизме, воздуходувной машине, котлах, паровом насосе и пр., но в то же время указали на серьезные ошибки, допущенные при строительстве завода, на низкий уровень его технического оснащения и хищнические методы ведения горных разработок.

Они, в частности, отметили, что футеровка доменной печи, выложенная в зимнее время при 20° мороза, вызвала сомнение в ее прочности. «Обжигание руды в кучах несовершенно, представляя самый первобытный способ этой операции: требует сравнительно много горячего и доставляет неравномерно обожженный продукт... Шаумбургские печи, хотя и доставляют удовлетворительный кокс, но при употреблении более совершенных печей, нет сомнения, что получился бы кокс высшего достоинства и более дешевый»³⁵.

Юз не позаботился, как сообщала комиссия, обеспечить необходимым количеством угля даже одно только доменное производство. «Добыча угля у Юза... производится на двух шахтах... прежней постройки..., с конным подъемом угля, с вычерпыванием воды бадьями, и даже с вентиляцией посредством жаровень внутри выработок»³⁶.

О единственном, разрабатывавшемся Юзом Стильском железном руднике указывалось: «Работы хищнические, выбирается руда, под-

³¹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 53, д. 746, л. 79.

³² Там же, оп. 46, д. 2339, л. 3.

³³ ЦГИА СССР, д. 37, оп. 53, д. 746, лл. 67, 67об.

³⁴ Там же, оп. 46, д. 2339, л. 5.

³⁵ Там же, оп. 53, д. 746, л. 77, 77об.

³⁶ Там же, л. 86об.

дающаяся кайлу, лому и клину, плотные же штоки руды оставляются в месторождении и заваливаются пустой породой..., механических приспособлений для добычи руды нет, рабочие не снабжены даже необходимыми для добычи руд инструментами»³⁷.

Таким образом, Юз, который, по словам Семечкина, «обещал подарить русский юг таким техническим учреждением, которое превзойдет заводы Круппа и Крезо»³⁸, в действительности создавал свое предприятие в расчете на хищническое использование природных богатств края и широкое применение дешевого ручного труда.

В то время, когда только для вида доменная печь была в ходу, доверенный Новороссийского общества обратился в Министерство финансов с прошением о новой (третьей) отсрочке пуска завода.

2 июня 1871 г. последовало «высочайшее повеление», по которому Новороссийское общество сохраняло все свои права и получало новую отсрочку на 9 месяцев для исполнения взятых обязательств³⁹.

Только после того, как срок пуска завода был перенесен, Юз приказал выдуть печь и приступить к ее ремонту. 24 января 1872 г. печь была снова задута, а 25 числа произведен первый выпуск чугуна в количестве 8 тонн, а 26 — второй выпуск. Однако и на этот раз не все вначале обстояло благополучно. Значительная часть чугуна, как сообщал Лебедев, «вышла не из выпускного отверстия... В горне температура очень высокая. Сопла все обгорели. Приступлено к заделке образовавшегося отверстия и к исправлению сопел». Но теперь плавка уже пошла и к концу первой недели было получено 6502 пуд. чугуна. Доменная печь работала нормально⁴⁰.

Таким образом, только через 2 года после первоначально установленного срока (24 января 1872 г. вместо 18 января 1870 г.) после целого ряда неудач Юз смог наладить доменное производство. «Основание... железодельной промышленности Юга положено англичанином Джоном Юзом»⁴¹ — утверждал И. Гливиц. «Англичанин Джон Юз... должен считаться первым пионером в деле создания южнорусской железодельной промышленности»⁴² — заявлял с кафедры Петербургского политехнического института В. Ден.

Признавая, что Юзу действительно первому удалось организовать в масштабе крупного производства выплавку чугуна на донецком коксе, в то же время не следует забывать и значения предшествующих попыток, предпринятых на казенных заводах.

Не случайно «в числе посетителей Лисичанска, во время опытной плавки,— сообщал Тиме,— между прочим были и техники с сооружавшихся в то время двух частных заводов: Пастухова и Юза»⁴³. Совершенно справедливо он утверждал, что Юз приступил к устройству своего завода «на почве, подготовленной русскими деятелями»⁴⁴.

Между тем на заводе выплавка чугуна установилась, а англичане все медлили с организацией производства железа. Только в июле 1872 г. Юз приступил к строительным работам.

1 января 1873 г., со свойственной ему склонностью преувеличивать достигнутые результаты, он телеграфировал министру финансов: «Имею честь известить Вас мы начинали пудлингование железа субботу с пол-

³⁷ Там же, л. 80.

³⁸ Л. Семечкин. Указ. соч., стр. 76.

³⁹ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 67, л. 213, л. 3 об.

⁴⁰ Там же, оп. 53, л. 746, л. 116, 145.

⁴¹ И. Гливиц. Железная промышленность России, СПб., 1911, стр. 18.

⁴² В. Э. Ден. Каменноугольная и железодельная промышленность. Из курсов экономической географии, читанного в С. Петербургском политехническом институте. СПб., 1907, стр. 122.

⁴³ И. Тиме. Указ. соч., «Горный журнал», 1889, т. 1, стр. 6.

⁴⁴ Там же, стр. 80.

ным успехом качество железа превосходно в особенности годно для приготовления рельсов»⁴⁵.

Затем были установлены прокатные станы, и в сентябре 1873 г. началось производство рельсов; до конца года их было изготовлено 143 037 пуд.⁴⁶ Однако высота рельсов была на 3 мм выше установленного типа. В декабре 1873 г. Юз обратился к начальнику управления железных дорог с прошением принять уже прокатанные рельсы, при этом он обязался с января 1874 г. начать производство рельсов по чертежам, утвержденным департаментом железных дорог. Органы власти удовлетворили и эту просьбу английских предпринимателей⁴⁷.

С осени 1873 г. Юзовский завод уже работал по законченному металлургическому циклу — выплавка чугуна, производство железа, прокатка рельсов. Уголь добывался на месте, а руда, как сообщал акад. Гельмерсен, осматривавший завод в июле 1872 г., доставлялась из месторождений, расположенных в 25—40 верстах к югу от завода, близ селений Стила, Каракуба, Александринская и др.⁴⁸ Еще в 1872 г. было открыто движение по Константиновской железной дороге, построенной Юзом, тогда же была проложена и ветка от завода до ст. Юзовка, протяжением 10 верст.

Таким образом, Новороссийское общество выполнило, хотя и намного позже установленного срока, основные обязательства, принятые по договору с правительством. Однако далеко не все обстояло благополучно с качеством готовой продукции. По свидетельству Зилова, инженера путей сообщения, откомандированного правительством для испытания и приемки рельсов, «качество как чугуна, так и всего сортового железа, включая сюда и скрепления железнодорожные — очень хорошее. Рельсы при употреблении оказались неудовлетворительны, вследствие плохой сварки». Инженер Зилов указывал, что «без казенных заказов завод существовать бы пока не мог»⁴⁹.

Что же представлял собой вновь построенный Юзовский завод? «Завод Юза — это тип английского завода; так и представляешь себя перенесенным в один из горнозаводских округов Южного Валлиса»⁵⁰ — писал Тиме.

Как известно, в последние десятилетия XIX века Англия, сохранявшая устаревшую и технику и организацию производства, намного отставала в развитии промышленности от стран молодого капитализма. В особенности это относилось к такой важной отрасли тяжелой индустрии, как черная металлургия. Английские авторы Бэрнхэм и Хоскинс в обзоре производства железа и стали в 70-х гг. XIX века вынуждены были признать: «Практика производства чугуна в штыках оставалась неизменной в то время, как в США и Германии вводились новшества... Заграничная железная и стальная промышленность оказалась более прогрессивной, чем британская..., за границей более эффективное производство кокса, использование отходящего тепла, энергичное стремление к оригинальным техническим изобретениям»⁵¹.

Известный русский металлург, акад. М. А. Павлов, еще в студенческие годы посетивший Юзовку, писал: «В Англии, на родине коксового

⁴⁵ ЦГИА СССР, ф. 37, оп. 53, д. 746, л. 167.

⁴⁶ Там же, л. 193.

⁴⁷ ЦГИА СССР, ф. 262, оп. 1, д. 657, лл. 15, 15об., 23—31.

⁴⁸ См. Г. Гельмерсен. О залежах каменного угля и железных руд в Польше и Донском горном кряже и о залежах каменного угля в Курляндии и Восточной Пруссии. «Горный журнал», 1873, № 8, стр. 191—192.

⁴⁹ Зилов. Завод Новороссийского общества (Юза), «Южно-русский горный листок», 1880, № 4, стр. 52.

⁵⁰ И. Тиме. Указ. соч., «Горный журнал», 1889, т. 1, стр. 4.

⁵¹ T. H. Burnham and G. O. Hoskins, Iron and Steel in Britain 1870—1930, London, 1943, p. 38.

доменного производства, в то время было много устарелых заводов, отставших лет на 50 от металлургической техники,— вот такой-то завод англичане устроили у нас»⁵². Прежде всего, отсталым было доменное производство, газоуловители, появившиеся еще в 30-х гг. XIX в., не применялись и колошниковые газы не использовались, а выпускались в атмосферу. Отсталым в техническом отношении был и передел чугуна. На заводе были построены пудлинговые печи, изобретенные в Англии еще в конце XVIII в., почти одновременно с прядильными машинами. В то время, когда во всех экономически передовых странах Запада и в самой России развивалась выплавка стали в бессемеровских конверторах и мартеновских печах, Юз много лет производил одно только пудлинговое железо и прокатывал из него рельсы, которые вдвое меньше служили, чем стальные. В последующие годы несколько повысился технический уровень завода, но и через 10 лет радикальных перемен здесь еще не произошло.

О состоянии завода в 1884 г. можно судить по воспоминаниям акад. Павлова. В своем приветствии, посланном в связи с 75-летием завода, он писал в 1947 г.: «63 года тому назад я в первый раз посетил Юзовку для изучения металлургии на практике. Но учиться было не у кого, да и нечему. Две маленькие доменные печи давали по 30 тонн чугуна в сутки, выпуская колошниковые газы на воздух. Передел был пудлинговый, какой можно было видеть и на Урале»⁵³.

* * *

В. И. Ленин в 1895—1896 гг. дал классическую характеристику причин притока иностранных капиталов в Россию⁵⁴. В 1916 г., обобщая опыт развития капитализма за прошедшие 20 лет, он писал: «Вывоз капитала в тех странах, куда он направляется, оказывает влияние на развитие капитализма, чрезвычайно ускоряя его»⁵⁵. История Юзовского завода — яркая иллюстрация этих ленинских положений.

⁵² М. А. Павлов. Воспоминания металлурга, М., 1945, стр. 74.

⁵³ Архив Донецкого металлургического завода, инв. № 304, стр. 3.

⁵⁴ См. В. И. Ленин. ПСС, т. 2, стр. 98.

⁵⁵ В. И. Ленин. ПСС, т. 27, стр. 362.

