

главе с Гарольд Вэр, с тракторным отрядом Пермской губернии на совхозе (советском хозяйстве) "Тойкино" .... Я вхожу с ходатайством в президиум ВНИК о признании этого советского хозяйства образцовым и об оказании ему специальной и экстраординарной помощи как в отношении строительных работ, так и в снабжении бензином, металлом и другими материалами, необходимыми для организации ремонтной мастерской. Еще раз выражаю вам от имени нашей республики глубокую благодарность и прошу иметь в виду, что ни один вид помощи не является для нас столь своевременным и столь важным, как оказанный вами».

Но оказывать помощь было уже не кому. Гарольд Вэр активно искал другие более подходящие, организованные и дружелюбные — и не только на словах — районы страны для своего образцового совхоза. Уралбюро ЦК РКП(б) в ноябре 1922 г. потребовало предоставить сведения о совхозе. 2 декабря волостное управление ответило: «Общее число занятых в хозяйстве рабочих 113 человек, из них иностранных — итальянцев — 6, американцев — 4, остальные русские из состава рабочих и частью из крестьян. ... Тракторов — 22, из них 9 "Кейс", 3 "Фордзон" с полным оборудованием. Рабочие иностранцы из тойкинского совхоза разбегаются...»<sup>9</sup>. Через несколько дней заведующий совхозом представил свой доклад, где отмечал: «Американцы почти все разъехались, остался только один Эриксон, но и тот собирается уехать». И в очередной раз просил «с 15 января считать меня выбывшим с должности завсовхоза»<sup>10</sup>. Вопрос с жильем американцев так и не был решен, жить в заброшенных кельях американцы не хотели, а в палатках становилось уже слишком холодно. В итоге к зиме 1922–1923 гг. весь отряд уехал в Челябинскую область.

#### Примечания

<sup>1</sup> Звезда. 1922. 6 авг.

<sup>2</sup> Звезда. 1922. 26 июля.

<sup>3</sup> «Касьян». Путевые наброски // Звезда. 1922. 13 авг.

<sup>4</sup> Из сообщения директора первого американского союза тракторов Г.М. Вэра о совхозе в Тойкино // Пермский государственный архив новейшей истории (ПермГАНИ). Ф. 557. Оп. 3. Д. 68. Л. 2–7 об.

<sup>5</sup> «Касьян». Путевые наброски // Звезда. 1922. 13 авг.

<sup>6</sup> Из докладной записки о работе Кизеловского каменноугольного района. 14 июля 1923 г. // ПермГАНИ. Ф. 61. Оп. 6. Д. 8. Л. 49.

<sup>7</sup> Из сообщения директора первого американского союза тракторов... Л. 307.

<sup>8</sup> Из доклада начальника Пермского губернского земельного управления И.К. Полова. 22 сентября 1922 г. // ПермГАНИ. Ф. 557. Оп. 3. Д. 88. Л. 13–15 об.

<sup>9</sup> Из доклада волостного управления // ПермГАНИ. Ф. 557. Оп. 3. Д. 59. Л. 144.

<sup>10</sup> Из доклада завсовхоза Г.И. Чикина // Там же. Л. 145–145 об.

*В.А. Шкерин  
(Екатеринбург)*

## РОЖДЕНИЕ ЦЕМЕНТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ УРАЛА: ПЕРВЫЕ УСПЕХИ И ПЕРВЫЕ НЕУДАЧИ

Масштабное железнодорожное строительство, охватившее Урал в последней трети XIX в., породило потребность в большом количестве цемента. Счет шел на сотни тысяч бочек, транспортировка которых из Центральной России ложилась тяжким бременем на себестоимость строительных работ. Не удивительно, что первая попытка создания цементного производства на Урале была сделана инженером путей сообщения.

Еще в пору обучения в Институте путей сообщения Григорий Васильевич Адрианов (1859 — после 1917 г.) занимался испытаниями цемента в лаборатории профессора Н.А. Белебюбского. Получив в 1883 г. диплом, а затем и место на строительстве Екатеринбург-Тюменской железной дороги, молодой специалист по собственной инициативе приступил к опытам по изготовлению цемента из уральского сырья. Удача пришла спустя годы, когда он служил уже на строительстве Самаро-Златоустовской железной дороги. Вместе с техником Чернятиным инженер провел серию экспериментов в лаборатории Златоустовского завода по приготовлению портландского цемента путем смешения известняка и глины в сухом виде. Опытные образцы получили одобрение Белебюбского. Весной 1889 г. Адрианов приступил к сооружению небольшого цементного завода при плотине на речке Караси, в 14-ти верстах от линии проектируемой Златоусто-Челябинской железной дороги. В начале 1890 г. предприятие, названное «Первым цементным заводом на Урале», выпустило первую партию продукции. Проектная мощность была ограничена 3 тыс. бочек (более 30 тыс. пуд. или 480 т) цемента в год. В том же году Адрианов приступил к разработке проекта завода большей мощности — на 10–12 тыс. бочек в год. Вскоре инженера перевели на строительство сначала Западно-Сибирской, а после — Забайкальской железных дорог. Уже в 1895 г. Адрианов основал в Забайкальской области два небольших цементных завода<sup>1</sup>.

На Урале же инициативу инженера путей сообщения подхватили инженеры горные. Для этого у них имелись веские причины. Разразившийся в начале XX столетия кризис остро поставил вопрос о перспективах металлургического производства на старых уральских заводах в условиях, когда предложение черных металлов в стране превысило спрос. Экономический подъем 1909–1913 гг. подсказал выход из сложившейся ситуации через перепрофилирование предприятий. Производство цемента представлялось не худшим вариантом. Пересеченный линиями железных дорог, в том числе и грандиозной Транссибирской магистралью, Урал стал важнейшим этапом транзита товаров между Европой и Азией. Близ железнодорожных станций развернулось строительство сети хлебных элеваторов и крупнейших в Азиатской России мукомольных заводов.

В начале 1910-х гг. в соревнование за скорейшее основание цементных предприятий вступили Невьянский и Катавский горнозаводские округа, принадлежавшие соответственно Невьянскому горнопромышленному обществу и князю К.Э. Белосельскому-Белозерскому. Положение в обоих округах было далеко от безмятежного. Металлургическое производство на Невьянском заводе считалось убыточным с 1902 г., и в октябре 1904 г. его домы были погашены. Катав-Ивановский завод был остановлен по решению опекунского совета над имуществом князя Белосельского-Белозерского в июле 1908 г.<sup>2</sup>

В окрестностях Катав-Ивановска геологические изыскания были проведены геологами Башковым и Соколовским в 1910–1912 гг., после чего техники Прохоров и Огарков в 1912–1913 гг. осуществили разведочное бурение. Уже в 1912 г. было принято принципиальное решение и начато переоборудование пустовавших цехов под новое производство. Оборудование для цементного производства поставила германская фирма «Братья Пфейффер», специалисты которой приезжали в Катав для монтажа агрегатов. Заграничная техника была оснащена электродвигателями, и это озна-

чало, что заводу предстояло обзавестись собственным источником электроэнергии. Электростанцию снабдил всем необходимым петербургский филиал немецкой фирмы «Всеобщая компания электричества». Родом из Германии были и станки для бондарного цеха: их произвела фирма «Братья Шмальц-Оффенбах». Лишь стальные канаты для воздушно-канатной дороги, по которой предполагалось доставлять к дробильному отделению мергели с Юрюзанского хребта, были заказаны в Британии. Но началась I Мировая война, и перевозившее их судно было потоплено немецкой подводной лодкой. Пришлось доставлять каменное сырье гужевым транспортом, что, разумеется, получалось и медленнее, и дороже. Тем не менее, 14 апреля 1914 г. Катавский цементный завод выдал первую продукцию. Согласно проекту годовая мощность предприятия составляла до 270 тыс. бочек произведенного сухим способом портландцемента<sup>3</sup>.

Невьянский конкурент запоздал с открытием всего на одиннадцать дней, приступив к работе 25 апреля 1914 г. Ставка здесь также была сделана на германское качество: проект нового завода был разработан в 1913 г. в Магдебурге специалистами акционерного общества «Крупп». Без британцев, впрочем, не обошлись: предприятие работало от энергии паровых котлов компании «Babcock & Wilcox Ltd.». Строительство велось с июня 1913 г. под руководством управляющего Невьянских заводов горного инженера Александра Николаевича Кузнецова (1861–1942 гг.). Проектная мощность предприятия в различных изданиях определяется показателями от 360 тыс. до 500 тыс. бочек в год (то есть до 5 млн пуд.). Однако по авторитетному свидетельству профессора Н.А. Белелобского, производительность Невьянского завода составила в 1913 г. 123 тыс. пуд. и в 1914 г. — 130 тыс. пуд. цемента<sup>4</sup>.

Несмотря на то, что производство было новым и не до конца отлаженным (катавский цемент грешил слишком быстрым схватыванием), спрос на продукцию уральских цементников намного превышал их возможности. Администрации Катавского завода даже приходилось письменно уведомлять потребителей своей продукции о необходимости заблаговременной подачи заказов. На этом фоне цементным делом заинтересовались на располагавшемся неподалеку от Катав-Ивановска и вполне благополучном Аша-Балашовском металлургическом заводе.

Входивший в состав Симского горного округа Аша-Балашовский завод был одним из самых молодых и, соответственно, современных предприятий горнозаводского Урала. Своим рождением на рубеже XIX и XX вв. он был обязан строительству Самаро-Златоустовской железной дороги и энергии управляющего Симским округом горного инженера Алексея Ивановича Умова (1854–1918 гг.)<sup>5</sup>. Мысль использовать богатые запасы мергеля близ Аши, очевидно, также принадлежала Умову. Для этой цели начали готовить карьер, были построены здание электростанции и собственно новый заводской корпус у подножия Липовой горы, отделенной от заводского поселка лишь речкой Ашой. Машины для электростанции заказали в Швеции. Однако в 1916 г. ашинское оборудование постигла участь катавских канатов: грузовое судно, шедшее из Стокгольма в Петроград, было пущено на дно немецкими подводниками. Цементный завод в Аше так и не был создан. На месте же предполагавшегося предприятия у подножия Липовой горы возник поселок, который и сегодня носит название Цементового<sup>6</sup>.

### Примечания

<sup>1</sup> Кирьякевич Е.В. Цементная промышленность г. Златоуста в XIX — начале XX вв. // Урал индустриальный. Бакунинские чт.: Материалы VII Всерос. науч. конф. Екатеринбург, 2005. Т. 1. С. 185–188.

<sup>2</sup> Металлургические заводы Урала XVII–XX вв.: Энциклопедия. Екатеринбург, 2001. С. 263, 333.

<sup>3</sup> Мукомолов А.Ф. На южноуральских заводах. М., 2004. Кн. 1. С. 311–317; Катавский феномен: Научно-популярное изд. / Авт. текста С. Устьянцев. Екатеринбург, 2007. С. 47–49.

<sup>4</sup> Камбулов В.А. Первый на Урале (Очерк истории Невьянского цементного завода, 1913–1993 гг.). Нижний Тагил, 1994. С. 5–12. В литературе, впрочем, встречается трижды ошибочное утверждение, что А.Н. Кузнецов «в 1913 г. пустил в эксплуатацию (?) первый на Урале завод порландского цемента (?) мощностью 4 млн пудов готовой продукции в год (?)» (см: Шипицына О.А. Деятельность горного инженера А.Н. Кузнецова на Урале // Вторые Тагитцевские чт.: Тез. докл. и сообщ. Екатеринбург, 1999. С. 169).

<sup>5</sup> Мальшев Е.А. А.И. Умов — выдающийся русский инженер и хозяйственник на посту управляющего Симским горным округом // Тез. докл. регион. науч. конф. «Выдающиеся представители общественно-политической и духовной жизни Урала». Челябинск, 1997. С. 40–43; Шкерин В.А. Горный инженер А.И. Умов // Экономическая история России XVII–XX вв.: динамика и институционально-социокультурная среда. Екатеринбург, 2008. С. 289–300; История, отлитая в металле: Научно-популярное изд. / Авт. текста В. Шкерин. Екатеринбург, 2008. С. 12–19.

<sup>6</sup> Мезенцев П.К. Загадочный мир названий (Ашинский топонимический словарь). Челябинск, 1998. С. 60.