

**ГРИГОРЬКИН В. А., ЭРСАБИЕВ Л.-А. Н.**  
**СОРМОВСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ БЕНАРДАКИ**

**Аннотация.** В статье анализируется история речного парового судоходства на Волге и роль предпринимателя Д. Е. Бенардаки в его развитии. Его основная заслуга состоит в строительстве одного из крупнейших судостроительных заводов на Волге – Сормовского.

**Ключевые слова:** экономическое развитие, паровая машина, акционерное общество, Дмитрий Егорович Бенардаки.

**GRIGORKIN V. A., ERSABIEV L.-A. N.**  
**SORMOVO SHIPBUILDING BY BENARDAKI**

**Abstract.** The article studies the history of steam navigation on the river Volga and the role of the entrepreneur D. E. Benardaki in its development. The entrepreneur's main achievement is the foundation of one of the largest shipyards on the river Volga – Sormovsky.

**Keywords:** economic development, steam engine, joint stock company, Dmitry Benardaki.

В условиях общего экономического развития России в первой половине XIX века крепостное хозяйство в стране стало приходить в упадок. В недрах слабеющих крепостнических отношений развивался капиталистический строй. В промышленности второй четверти XIX века стал больше применяться вольнонаемный труд. В 30-50-х годах XIX века русская промышленность вступила в полосу технической революции, которая коснулась также сухопутного и водного транспорта. В России стали строиться первые железные дороги. На реках страны получали все большее распространение паровые суда (на Волге они впервые появились в 1817 году). Все это вызывало усиленный спрос на новые транспортные средства, создавало благоприятные условия для развития промышленных предприятий, обслуживающих транспорт.

В связи с этим очень важно проследить роль отдельных предпринимателей, внесших огромный вклад в развитие волжского пароходства, в частности – Дмитрия Егоровича Бенардаки (1799-1870), винного откупщика, горнозаводчика и золотопромышленника.

В пароходостроительном деле Бенардаки видел, как и выгодное средство для вложения капиталов, так и ту сферу, которая могла бы возвысить его над остальными промышленниками. Подстегивали и конкуренты. С 1843 по 1861 годы в Нижнем Новгороде было основано 16 пароходных товариществ и обществ [2, с. 17].

Инициативу по организации промышленного производства паровых судов в Волжском бассейне взяла на себя созданная 8 марта 1849 года в Петербурге компания «Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства».

Она же была и основательницей Сормовского завода. Директорами главного правления стали: тайный советник князь Л. В. Кочубей, флигель-адъютант свиты его императорского величества, полковник, князь В. А. Меншиков и гвардии поручик Д. Е. Бенардаки.

Нижний Новгород являлся наиболее удачным местом для постройки завода по целому ряду причин, из которых определяющими были: непосредственное расположение в бассейне реки Волги, для которого и предназначалось строительство пароходов; наличие кадров нижегородских, балахнинских и городецких судостроителей; близость Нижегородской ярмарки, способной обеспечить практически всеми вспомогательными товарами, необходимыми для постройки пароходов; наличие в Нижнем Новгороде канатных, парусно-полотняных, и других предприятий; легкость получения неограниченного количества лесных материалов с реки Чижы [6, с. 80].

Для строительства завода в районе Нижнего Новгорода была выделена огромная сумма по тому времени – 500 тысяч рублей серебром. Для выбора места строительства завода и его заведывания был избран отставной майор, воспитанник института корпуса горных инженеров – Алексей Иванович Узатис, впоследствии ставший зятем Д. Е. Бенардаки. По поручению компании он подыскал место между деревнями Соромово и Мышьяковка. Владелица земли, действительная статская советница Крюкова продала свои одиннадцать с половиной десятин волжского берега за 6 тысяч рублей серебром. В купчей сказано, что компания приобрела у Крюковой землю: «начиная от межи государственных крестьян Козинской волости, деревни Соромовой вниз по течению реки Волги, вдоль правого ее берега». Эту важную торговую сделку Балахнинский уездный суд утвердил 21 июля 1849 года. Этот день считается днем рождения Сормовского завода.

Первоначально завод занимал всего две десятины земли с пятью деревянными и пятью каменными корпусами. В это время Сормовский завод состоял из токарного и слесарного отделений, чугунолитейной с кузницей, котельной мастерской и верфи для сборки судов. В донесении балахнинского земского исправника за 1850 год об этом предприятии сказано: «Машинная фабрика устроена в течение лета и осени 1849 года по проекту отставного майора Алексея Ивановича Узатиса и расположена в трех зданиях. Главное (среднее) – двухэтажное, нижний этаж каменный, верхний – деревянный, на 25 сажен. В одном из боковых зданий помещается котельное, а в другом – литейное и кузнечное заведения. Еще особо – пять жилых флигелей и запасные сараи» [3, с. 140].

Осенью того же года в цехах и мастерских было установлено выписанное, преимущественно из Бельгии, оборудование. Еще до завершения постройки фабричных корпусов, на временных стапелях началась работа по постройке пароходных корпусов. С ноября 1849 года шаг за шагом разворачивалась производственная деятельность и

внутрицеховых помещений. Нижегородская машинная фабрика в то время была единственным предприятием во всем Волжско-Камском бассейне, которая приступила к производству пароходов.

В мае 1850 г. был спущен на воду первый пароход, построенный сормовскими корабелями. Он имел символическое название «Ласточка». Вторым судном, построенным на Сормовском заводе, был двухтрубный кабестан «Астрахань» с мощностью машины в 60 лошадиных сил. Эти два судна и открыли первую в России навигацию от Нижнего Новгорода до Астрахани летом 1850 года. Тогда было построено 11 кабестанов, «забежек» и буксиров с деревянными корпусами общей мощностью машин в 448 лошадиных сил [5, с. 33].

Паровые машины, устанавливаемые на заводе и строящихся пароходах, отличались большой надежностью – на испытаниях двух паровиков «одного для паровой машины, поставленной на фабрике для действия сверлильных, стругальных, точильных и других машин», второго – для парохода «Ласточка», «оба выдержали давление в 12 атмосфер, то есть тройное против того, при котором они назначены действовать».

Первые пароходы, построенные на Сормовском заводе, «Заря» (60 л.с.) и «Стрела» (60 л.с.), были собраны в 1851 г. из частей, привезенных из Бельгии. В этом же году были спущены на воду еще 2 буксирных парохода, «Звезда» (60 л.с.) и «Комета» (120 л.с.), а также кабестан «Камышин» (24 л.с.). Первый пароход «Орел» с металлическим корпусом в Сормове заложили 8 сентября 1851 года, а 30 апреля 1852 года его спустили на воду. В июне «Орел» совершил пробный рейс из Нижнего Новгорода в Рыбинск.

За 1852 год сормовские судостроители спустили на воду еще 9 паровых судов, из них 4 железных. Если первые пароходы оставались собственностью компании Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства, то с ростом производства значительная доля продукции пошла заказчикам. Угличскому купцу К. Журавлеву передали два кабестана и две «забежки». Кавказский наместник М. С. Воронцов получил из Сормова железный пароход «Кура» и к нему две железные баржи.

Заказчики не сетовали на качество сормовской продукции. Штурман Маркиан Иванов, доверенное лицо князя Воронцова, принимая суда, отмечал, что «пароход в 60 сил и две железные баржи по освидетельствованию оказались как размерами, так и устройством противу условия совершенно согласными, равно машина в действии по сделанной пробе вполне удовлетворительна» [2, с. 24].

Пароходы на Сормовском заводе строились русскими мастерами и из отечественных материалов. Выдерживая и охраняя курс на независимость, владельцы машинной фабрики не хотели ни в чем отставать от времени, от внедрения в производство новинок техники. Предметом особой заботы было устройство более современной судостроительной верфи,

располагавшейся в полуверсте от фабричных зданий, на правом берегу Волги. В 1851 году там построили два деревянных крытых эллинга. В них предполагалось строить только железные суда, деревянные по-прежнему должны были собираться под открытым небом. Со стороны Волги затон и верфь защищались песчаной косой, на которой впоследствии возвели деревянную дамбу и ледорезы для охраны построек от разрушения половодьем.

В середине 50-х годов на Сормовском заводе появилось более совершенное оборудование. Увеличилось количество станков, и возросла мощность двигателей. Теперь завод имел 39 станков, приводимых в движение машинами, 60 ручных тисков и верстаков, 35 печей и разных кузнечных горнов, три паровых котла и две паровые машины мощностью 12 и 25 лошадиных сил.

Такое оснащение в сочетании с мастерством рабочих, которые освоили технику, позволяло совершить новый шаг в развитии судостроения. За 1854-1855 годы с верфи Сормова было отправлено 17 готовых к плаванию судов. Это были буксиры, кабестанные пароходы и «забежки». Железные буксиры «Волна» и «Дельфин» имели двигатели мощностью 120 сил. Всего до конца 1854 года сормовичи выстроили 34 парохода, почти треть из которых была с железными корпусами [4, с. 35].

В 1854 году Дмитрий Егорович Бенардаки предложил преобразовать паевое товарищество в акционерное общество. Так как продажа акций сулила новые, дополнительные доходы, пайщики с этим предложением согласились. 7 мая 1854 года прежняя компания Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства стала именоваться Камско-Волжским акционерным пароходным обществом. Капитал этого общества превышал 800 тысяч рублей [2, с. 26].

В 1853-1856 годах Сормовский завод поручил крупный государственный заказ на производство военно-морских судов для Каспийской флотилии. Подобный заказ благоприятно отразился на развитии завода.

Кроме того, в эти же годы из Сормова для вновь организуемого Астраханского порта было отправлено станочное оборудование и несколько пароходных и стационарных паровых машин.

Нижегородский губернатор, высказывая общее мнение знатоков пароходного дела о растущей популярности Сормовской машинной фабрики, в одном из своих отчетов писал: «Несмотря на столь короткое время своего действия, она успела получить в производстве своем огромные размеры и известность... Ее пароходы в легкости, прочности и ходкости мало уступают пароходам с бельгийскими машинами».

Завоевав первенство в создании отечественного парового флота на такой важнейшей водной магистрали, как Волга, судостроители Сормова добивались приоритета и в изготовлении

иного рода машин и оборудования. В 1858 году здесь была построена первая на Волге паровая землечерпательная машина.

Значительно увеличились масштабы производства в результате налаживания изготовления собственных комплектующих, хотя полной независимости от ввоза некоторых иностранных деталей достичь не удалось. До 1861 г. завод выпустил 60 паровых судов общей мощностью до 32 тыс. инд. сил, а его обороты превышали 300 000 руб. серебра в год [7, с. 88].

«Промышленная хроника» за 1858 год отмечает: «В Нижегородской губернии котлы и пароходы строились преимущественно на Сормовском заводе, принадлежащем компании Камско-Волжского пароходства, – именно котлы и машины для пароходов военных железных, назначенных для плавания по Каспийскому морю – «Бурлака» в 30 сил, и «Астрахани» в 160 сил, и буксирного парохода «Случайный»» [6, с. 35–36].

Хотя производство пароходов было профилирующим, на Сормовском заводе выпускались и другие виды продукции. По данным 1859 года в ассортименте продукции мы видим паровые машины низкого, среднего и высокого давления (преимущественно для собираемых здесь же пароходов), металлообрабатывающие станки различных типов: «сверлильные, долбильные, строгальные, резальные и винторезные» и др. Всего же в этом году было выпущено продукции на сумму 316 500 руб.

Успех предприятия во многом был обеспечен деятельностью технического и управленческого персонала, осуществлявшего грамотное руководство производственной частью. В начальный период, из-за отсутствия собственных специалистов-судостроителей, были приглашены бельгийские мастера: по корпусам – Арно, по механизмам – Кадо. В 1861 году техническое руководство заводом возглавил инженер А. Г. Некрасов. Его помощниками были механик Ф. С. Беляев и французский инженер Жорисон.

Управляющим заводом и пароходством был А. И. Узатис, внесший неоценимый вклад в становление и развитие дела. С именем директора Узатиса связаны все основные совершенствования элементов Сормовских пароходов. Это и улучшение формы и обводов корпуса с одновременным уменьшением его массы и усилением прочности; изготовление металлических корпусов; повышение коэффициента полезного действия движителей за счет применения гребных колес с поворотными плицами; повышении давления пара в котлах за счет улучшения конструкции; улучшение конструкций паровых машин [7, с. 89].

Успехам способствовали известный в России инженер М. М. Окунев, автор судостроительной энциклопедии «Теория и практика кораблестроения», являвшийся консультантом Сормовского завода. Его сын Константин в начале 1870-х годов некоторое время был директором предприятия.

В целом, технической стороне дела на заводе уделялось большое внимание, благодаря чему его можно было отнести к числу передовых в отрасли. В середине 50-х годов XIX века Сормовский завод завоевывает первенство в создании отечественного парового флота. Уже в 1856 году до 45% всех отечественных пароходов Волжско-Камского бассейна составили суда сормовского производства. Никакой другой завод страны того периода не мог конкурировать с ним по выпуску речных пароходов. Даже такой серьезный конкурент как Шепелевские предприятия (а точнее, Сноведский завод), где тоже строились суда, в том числе и для Волги, по количеству и по качеству продукции уступал Сормовскому заводу.

Весной 1857 года Камско-Волжское пароходное общество решило строить недалеко от машинной фабрики железоперделочный цех. К осени одноэтажное здание цеха удалось возвести полностью. Оборудование для него тоже было подготовлено на месте. Оно состояло из паровой 100-сильной машины, трех паровых котлов и парового молота в 3 тонны. Пуск железоперделочного цеха способствовал увеличению потенциальных возможностей завода. Теперь прямо в Сормове из сырых материалов по мере надобности могли вырабатываться различные профили и сорта железа и стали. С помощью этого цеха владельцы предприятия надеялись вообще создать надежный опорный пункт в развитии производительности предприятия и, конечно, ожидали прилива новых доходов. Однако планам скорейшего развития завода был нанесен серьезный удар. Еще в 1857 году разразился уже не первый по счету экономический кризис. Он не миновал на этот раз и Россию. Здесь кризис особенно остро проявился как в промышленности, так и в денежно-кредитной сфере.

Кризис серьезно отразился и на платежеспособности Сормовской фабрики. Кредиторы требовали денег, а их было недостаточно, поэтому пришлось распродать значительную часть имущества. 3 февраля 1860 года «директоры... общества Камско-Волжского пароходства... на основании общего собрания... продали одному из числа акционеров упомянутого общества, отставному поручику Дмитрию Егоровичу Бенардаки. собственную общества Камско-Волжского пароходства машинную фабрику с принадлежащею к ней судостроительной верфью и железоперделочным цехом». Скупив все акции «Нижегородской машинной фабрики и Волжско-Камского буксирного и завозного пароходства», Д. Е. Бенардаки стал единоличным хозяином предприятия.

Бенардаки рационально распорядился своей покупкой, начав усиленную модернизацию и реорганизацию предприятия. Фабрика была преобразована в мощный завод. На месте ремонтных мастерских были построены новые корпуса, а также сухой док. Благодаря высокому качеству продукции, прежде всего, по устройству корпусов, пароходы были признаны одними из лучших в России. В первый же год нового хозяйствования в механической мастерской завода появились новая мощная паровая машина и несколько

токарных станков. В железоперделочном цехе были установлены подъемный кран, две газовые сварочные печи, вентиляторная машина и прочие механизмы.

Примерно через год после перехода предприятия в руки Бенардаки в России было отменено крепостное право. Отмена крепостного права создала более благоприятные условия для дальнейшего роста капиталистической промышленности и, в частности, Сормовского завода. Однако положительное влияние реформы 1861 года проявилось не сразу. Вступление России на путь «свободного» буржуазного развития, особенно в первом пореформенном десятилетии, происходило довольно робко, с грузом оставшихся феодальных ограничений. Эти причины оказывали действие и на волжское судоходство.

Первые три пореформенных года Сормовский завод строил суда нового типа. Это были так называемые туера (иначе «цепные пароходы»), которые применялись на порожистых частях рек Шексна, Свирь и в верховьях Волги.

В то же время на заводе изготавливались с помощью пудлингования различные сорта железа и стали, тянулась проволока, ковались гвозди, отливались гири. Завод по-прежнему выполнял заказы на железные буксиры, паровые машины, газовые сварочные и нагревательные печи, паровые прокатные машины и производил ремонт судов. Бенардаки был неутомим. Его можно было видеть и в цехах на территории завода, и в затоне, и в конторе управляющего. Он вел переписку и переговоры с заказчиками и разного рода подрядчиками. Первоначально прибыль возрастала, и замыслы Бенардаки как будто стали сбываться, однако вскоре завод постигли временные неудачи. В 1864-1867 годах производство сократилось с 306 тысяч до 161 тысячи рублей [5, с. 35].

Неудачи были связаны с тем, что большая часть деятельности Сормовского завода по обслуживанию парового судоходства на Волге, Каме и Оке имела сезонный характер, а прочие заказы, как правило, были непостоянными, случайными. Это не устраивало заводовладельца. Со второй половины 60-х годов Бенардаки направляет свое внимание на другую, более выгодную и перспективную отрасль промышленности – на железнодорожное дело.

В России в это время разыгралась «железнодорожная горячка». В 1861 году страна имела всего 1488 верст рельсовых путей сообщения. А к началу 70-х годов их протяженность возросла в 7 раз. Небывало высокие масштабы железнодорожного строительства требовали огромных капиталовложений. Деньги преимущественно ссужала государственная казна. Приток сотен миллионов рублей превратил это железнодорожное дело в «золотое дно» для предпринимателей. В числе тех, кто хотел «погреть руки» на казенных заказах, диверсифицировав свое производство, был и Дмитрий Бенардаки. Он надеялся занять

выгодное положение в поставках металлопродукции для железнодорожного строительства. В конце 60-х годов XIX века производство на Сормовском заводе вновь оживает.

Самым благоприятным стал 1869 год. Более десятка пароходов, малых и больших, сделали сормовичи в том году. Кроме того, было отлито из металла много тысяч пудов различных железнодорожных принадлежностей. Стоимость реализованной продукции составила 410 500 рублей. По сравнению с началом десятилетия годовой оборот удвоился. Успешной перестройке производства во многом способствовала растущая металлургическая база. Завод располагал и большим резервом квалифицированных мастеровых, которых можно было сразу привлечь к новому производству. Эти обстоятельства, а также сравнительно дешевые средства сношений (через Московско-Нижегородскую железнодорожную линию) со всей сетью строящихся железных дорог ставили Сормовский завод в привилегированное положение среди многих предприятий России.

Но успехи одного года полностью дела не поправили. Завод работал намного ниже своих возможностей. За десятилетие, с 1860 по 1869 год, со стапелей Сормовской верфи сошло всего 40 паровых судов. В 1869 году на заводе начинаются работы по постройке сталеплавильной печи системы Сименса-Мартена. Это событие связано с именем горного инженера Александра Александровича Износкова.

До приезда в Сормово А. А. Износков более пяти лет работал на металлургическом заводе в Златоусте, служил окружным механиком. В 1867 году он побывал на Парижской выставке, где познакомился с конструкцией мартеновской печи. За границей Износкову удалось осмотреть и ряд заводов, оборудованных мартеновскими печами.

Вернувшись на родину, молодой инженер предлагает строить такие же печи на отечественных заводах. Но администрация златоустовских казенных заводов не поддержала инициативу окружного механика, и он был вынужден уйти со службы. Вскоре Износков покинул пределы Урала и приехал в центр Европейской России. Однако ни в Петербурге, ни в Москве его планы также не нашли поддержки. Лишь Д. Е. Бенардаки разглядел в молодом инженере великолепного организатора передовой технологии стального литья.

Из отечественных материалов и без помощи иностранцев А. А. Износков взялся в кратчайший срок выстроить на Сормовском заводе сталеплавильную печь системы Сименса-Мартена. Пуск первой мартеновской печи состоялся в начале апреля 1870 года. Весть об этом событии, имевшем огромное значение в развитии отечественной металлургии, быстро облетела все промышленные центры России.

Первая, так называемая, кислая мартеновская печь совсем не походила на современные ни по форме, ни по количеству выдаваемой продукции. Ее полезный объем (садка печи) составлял всего 2,5 тонны. Однако по тому времени, и эти масштабы

оценивались как очень значительные. Уже за первые стальные болванки, которые экспонировались в 1870 году на Всероссийской промышленной выставке в Петербурге, выставочный комитет экспертов присудил хозяину Сормовского завода Д. Е. Бенардаки «за введение литья стали по способу Сименса-Мартена» бронзовую медаль. Это была первая награда предприятия.

Сталевары Сормова, совершенствуя свое мастерство, за короткий срок достигли еще лучшего результата. В 1872 году на Московской политехнической выставке сормовская сталь была отмечена еще более высокой наградой. Императорское общество любителей естествознания, антропологии и этнографии при Московском университете присудило Сормовскому заводу Большую золотую медаль.

Сормовская сталь, так быстро завоевавшая всеобщее одобрение, шла на изготовление рельсов, вагонов, всевозможного железнодорожного оборудования. Metallургическое производство на прогрессивной технической основе дало владельцу завода новые преимущества перед конкурентами.

Благодаря умелому управлению Д. Е. Бенардаки, Сормовский завод стал одним из крупнейших, известных всей стране многопрофильных промышленных предприятий. Речные суда, морские шхуны Сормовского завода можно было встретить по всей России. В отечественном судостроении Сормову принадлежало одно из ведущих мест.

В завещании Д. Е. Бенардаки, составленном в 1870 году, Сормовский завод описан как «...машинная фабрика, заключающая в себе заводы: машиностроительный, железопрокатный, сталепрокатный, судостроительный и вагонный...Прочие же отделения завода: машино-сборное, чугунно-литейное, машинное, кузнечное, локомобильное, котельное, материальное с сталелитейное... При заводе этом имеется машин и прочих заводских вещей три тысячи девятьсот восемьдесят два...» [3, с. 17].

В «Сормовском деле» отразились все выдающиеся предпринимательские качества Дмитрия Егоровича Бенардаки. Он вовремя предугадал начало промышленного переворота, сумел подобрать отличную команду специалистов, вложил в «Сормовское дело» свой талант руководителя, огромные финансовые средства и все свое влияние, как среди высших кругов Российской империи, так и среди других предпринимателей. Можно смело заключить, что Д. Е. Бенардаки не только создал Сормовский завод, но и превратил небольшую фабрику в легенду русской металлургической промышленности. Применение современных технологий и устройство многопрофильного предприятия с расчетом на будущее его расширение, являлось жизненно необходимым для «предпринимателя нового типа». Прекрасно разбираясь в металлургической промышленности и тех трудностях, что она испытывала в описываемое время, а также понимая весь риск золотодобывающего бизнеса, Бенардаки в

«Сормовском деле» подготавливал альтернативный источник дохода, который в меньшей степени подвержен риску банкротства и, в то же время, соответствовал новой экономической конъюнктуре.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Барышников М. Н. Деловой мир России: Ист.-биограф. справочник. – СПб., 1998. – 340 с.
2. Об учреждении акционерной Компании пароходства по рекам Каме, Волге и Оке, под названием Камско-Волжского пароходного общества // Журнал мануфактур и торговли. – 1854. – Т. 2. – 240 с.
3. Парусов А. И., Шульпин П. И. 100 лет завода «Красное Сормово» им. А. А. Жданова. – Горький, 1949. – 221 с.
4. РГИА, ф. 219, оп. 15, д. 23327, лл. 169-169 об., 174.
5. Седов А. В. История Красного Сормова. – М., 1969. – 350 с.
6. Татаринов В. И. Промышленная хроника // Журнал мануфактур и торговли. – 1858. – Т. 1. Кн.1. – 280 с.
7. Шубин И. А. Волга и волжское судоходство: История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения. – М., 1927. – 808 с.