

А

# МАЛЬЦЕВСКІЕ ЗАВОДЫ.

---

СОСТАВИЛЪ

В. К. Стукаличъ.

---

ВИТЕБСКЪ.

ГУБЕРНСКАЯ ТИПОГРАФІЯ.

1894.

А

## МАЛЬЦЕВСКИЕ ЗАВОДЫ.

Мальцевскіе заводы занимаютъ весьма обширный районъ, составляющій крайній восточный уголокъ Бѣлоруссіи. Они раскинуты десятками въ уѣздахъ: Рославльскомъ, Смоленской губерніи, Брянскомъ, Орловской губерніи, въ Жиздринскомъ, Калужской губерніи. Это единственное обширное горно-заводское предпріятіе на всемъ громадномъ пространствѣ Бѣлой Руси. Намъ всегда прельщала мысль—посѣтить въ высшей степени интересный уголокъ, о которомъ такъ много писали и говорили. Любопытно было взглянуть на бѣлорусса, въ непривычной для него, повидимому, обстановкѣ и роли самоучки-техника и горнозаводскаго рабочаго. Нѣсколько времени тому назадъ намъ удалось, наконецъ, осуществить эту свою завѣтную мечту.

Предлагаемая вниманію читателей статья, касающаяся въ высшей степени животрепещущаго и важнаго вопроса, стоящаго на очереди, составлена на основаніи данныхъ, добытыхъ путемъ личнаго осмотра мальцевскихъ заводовъ и бесѣдъ со всѣми тѣми лицами, которыя могли сообщить намъ что-либо интересное, начиная съ простыхъ мастеровъ и старыхъ прежнихъ завѣдующихъ Мальцева и кончая техниками, входящими въ составъ теперешней заводской администраціи.

Какъ въ иностранныхъ, такъ и въ русскихъ повременныхъ изданіяхъ появился за послѣднее время пѣлый рядъ статей и замѣтокъ, посвященныхъ разрѣшенію вопроса о причинахъ несостоятельности Мальцевскаго торгово-промышленнаго товарищества. Не зачѣмъ, кажется, много распространяться о томъ, какъ много тутъ всякаго вздора, какъ много

искаженій фактовъ и разнаго рода нелѣпостей. Утверждаютъ, напримѣръ, будто бы товарищество затрудняется сбытомъ находящихся въ запасѣ 400 негодныхъ вагоновъ и нѣсколькихъ десятковъ паровозовъ, на которыхъ не желаетъ ѣздить ни одинъ машинистъ. Все это одна сплошная неправда.

Воѣ, безъ исключенія, изготовленные товариществомъ вагоны и паровозы давно приобрѣтены Правительствомъ. Мальцевскіе паровозы имѣются на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и на нѣкоторыхъ работаютъ больше пятнадцати лѣтъ. Машинисты предпочитаютъ мальцевскіе паровозы воѣмъ прочимъ, вслѣдствіе ихъ большей прочности и силы.

Что касается земледѣльческихъ орудій, особенно паровыхъ молотилокъ и локобилей, они отнюдь не хуже иностранныхъ и несравненно прочнѣе и производительнѣе. Масса мальцевскихъ молотилокъ и локобилей работаютъ съ успѣхомъ, преимущественно, на югѣ Россіи, въ Малороссіи и Новороссіи. Послѣ всего этого остается только удивляться, что самое обширное техническое предпріятіе въ Россіи, существующее болѣе 100 лѣтъ, которое, вслѣдствіе своего счастливаго положенія, пѣло своимъ чугуннымъ и стекляннымъ производствомъ и господствовало на многихъ внутреннихъ рынкахъ, вдругъ, какимъ-то чудомъ, оказалось несостоятельнымъ. Тайна сія велика, разумѣется, однако, мы попробуемъ распутать узелъ.

До семидесятыхъ годовъ мальцевскіе заводы развивались и дѣйствовали планомерно, перерабатывая имѣющійся подъ руками разнообразный и прекраснаго качества матеріалъ всегда согласно требованіямъ рынка. Благодаря разумному и энергическому руководству Сергія Ивановича Мальцева, стеклянное и чугуно-литейное производства были поставлены такъ хорошо, что могли считаться во всѣхъ отношеніяхъ образцовыми.

Въ семидесятыхъ годахъ въ дѣятельности заводовъ произошелъ крупный и роковой для нихъ переломъ.

Главнымъ поводомъ была постройка пѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и громадная потребность во всякаго рода желѣзнодорожныхъ принадлежностяхъ. Русское Правительство выразило желаніе, чтобы желѣзнодорожныя принадлежности, по возможности, изготовлялись въ Россіи. С. И. Мальцевъ горячо откликался на этотъ призывъ.

Такъ какъ Правительство постановило, чтобы всѣ матеріалы для паровозовъ и вагоновъ были, исключительно, русскаго происхожденія, то предприниматели, взявшіе на себя выполнение правительственныхъ заказовъ, были вынуждены при устройствѣ заводовъ для изготовленія паровозовъ и