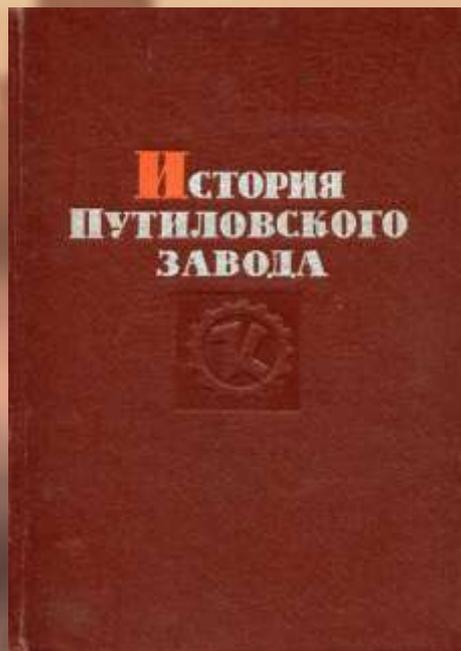




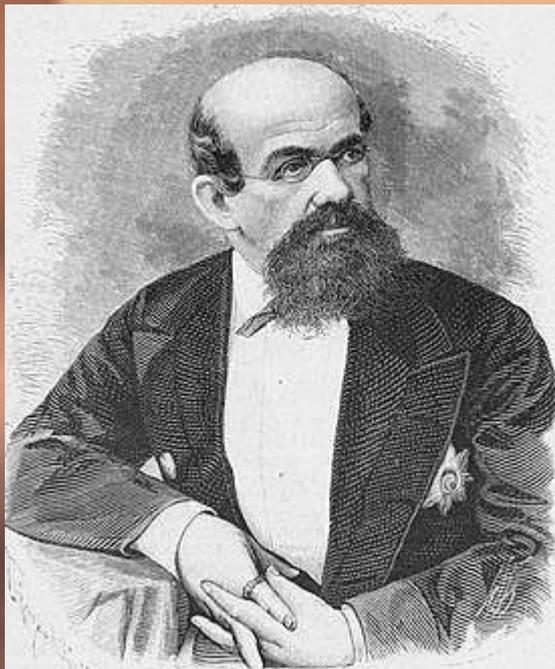
ИСТОРИЯ ПУТИЛОВСКОГО ЗАВОДА



**История Путиловского
(Кировского) завода 1801-1917
является одной из лучших книг
по истории фабрик и заводов
нашей страны, написанных по
инициативе Алексея
Максимовича Горького.
Она с честью выдержала
испытание времени и до сих пор
является лучшим,
непревзойдённым образцом
историко-заводской литературы.**

- ▣ Мительман, М. И. История Путиловского завода. 1801 - 1917
[Текст] : историческая литература / М. И. Мительман, И.
Глебов, А. Ульяновский. - 3-е изд. - М. : Соцэкгиз, 1961. - 720 с.

Рельсы, паровозы, шпалы



Никола́й Ива́нович Пути́лов
(1820 - 1880) — русский математик, инженер, предприниматель, учредитель Общества путиловских заводов в Санкт-Петербурге. Действительный статский советник. По оценкам современников — знаменитый металлург, имя которого стоит в одном ряду с владельцами крупнейших мировых металлургических предприятий, «замечательнейший деятель русской промышленности».

Путилов хорошо понимал, что только предпринимательская деятельность сможет вывести его в первые ряды общества, дать власть и силу.

Путилов предложил самостоятельно и в короткий срок поставить рельсовое производство, для того времени это было неслыханной смелостью.

Министерство путей сообщения удивилось предложению Путилова и, не веря в возможность его выполнения, колебалось, но приняло это предложение. По просьбе Путилова министерство передало ему запущенный Огарёвский завод и заключило контракт: сначала на железнодорожные рельсы, а потом на рельсы со стальными головками.



12 января 1868 г.

**Н. И. Путилов купил в долг у казны
Огарёвский завод, а уже 30 января
началась прокатка рельсов.
Он поразил промышленников, пустив
в ход заброшенный завод всего
в восемнадцать дней.**

У Путилова была своя, строго разработанная система отношений с рабочими. Обстановка патриархальности, которую он стремился создать, была лишь прикрытием жестокой эксплуатации, царившей на заводе. С первых же дней работы на заводе он ввёл сдельщину. Нормы были установлены такие, что выполняли их немногие. Расценки систематически снижались. Его система подкармливания и закабаления приносила плоды. Мастерские работали как на вечной страде. Путилов заставлял рабочего отдавать все свои силы.



Капиталист и хищник до
мозга костей, ставящий
себе лишь одну цель —
наживу, он был в то же
время человеком
талантливым, человеком
большого размаха.

После трёх лет
процветания дела Путилова
пошли хуже. Все деньги,
получаемые от казны на
рельсы, он бросил на
устройство задуманного им
коммерческого порта и
железной дороги к нему.



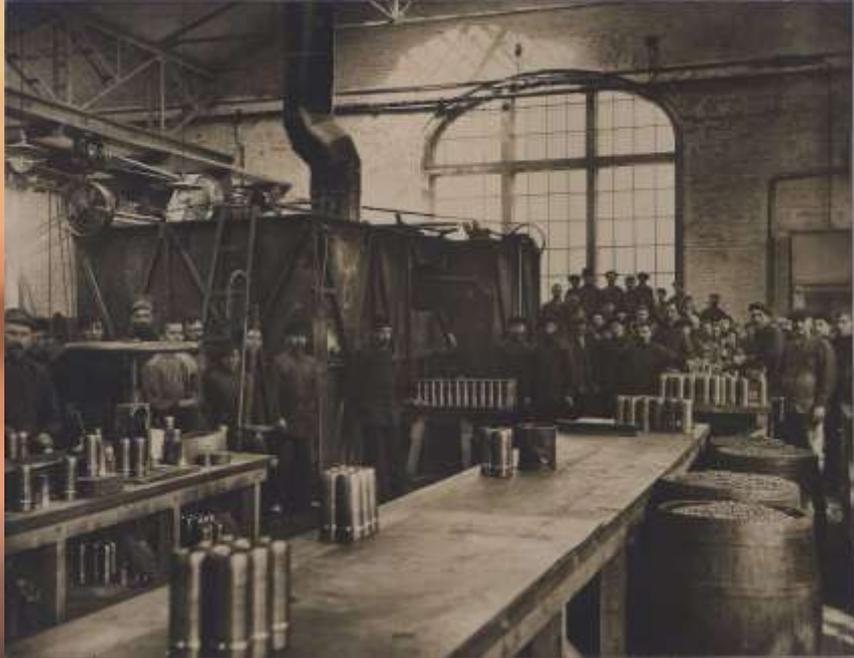


К весне 1883 г. на Путиловском заводе скопилось свыше шести миллионов пудов рельсов. Этих рельсов хватило бы для укладки железнодорожного пути длиной в три тысячи верст.

Кризис восьмидесятых годов приостановил железнодорожное строительство. Николай Иванович умер за три года перед этим, задолжав не только Государственному, но и частным банкам. Банк решил, наконец, разделаться с путиловскими акциями – продать «Синдикату Брянского и Варшавского сталелитейных заводов».

Завод купил Н. Н. Анцыфоров, председатель Международного банка, он же управляющий имуществом графа Строганова, крупнейшего богача России. Старая слава завода, помощь заводу со стороны казны, военные заказы, начавшие поступать, дали Анцыфорову уверенность, что путиловские акции купить выгодно: рано или поздно завод воспрянет.





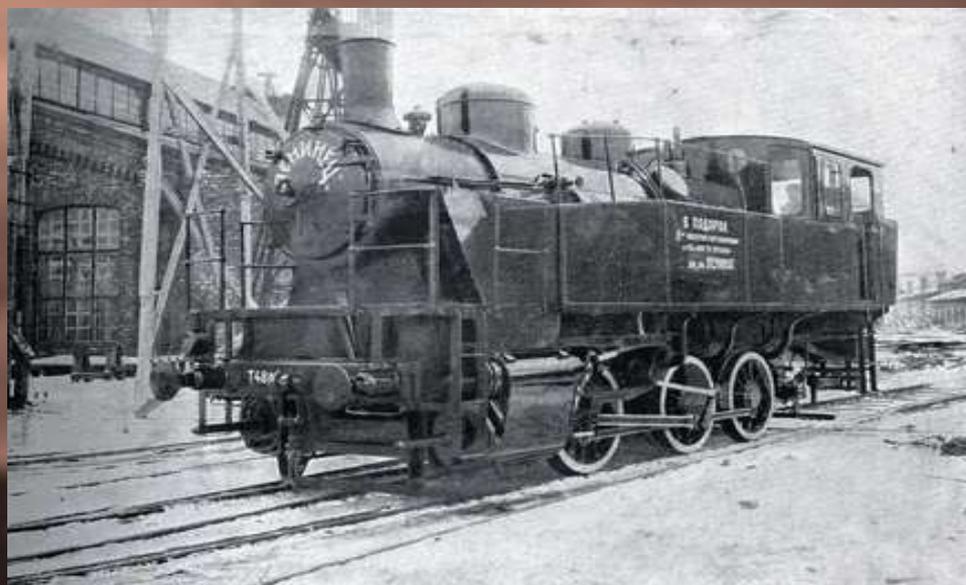
Механическая мастерская 1874

Несколько лет Путиловский завод перебивался случайными заказами и ждал благоприятной конъюнктуры. В начале девяностых годов XIX столетия наступило некоторое оживление русской промышленности. По стране тяжёлой поступью, ломая старые устои жизни, шагал развивающийся русский капитализм. Строились заводы и фабрики. Прокладывались новые железные дороги: Сибирская, Уральская, Сызрано-Вяземская, Уссурийская.

За десятилетие (1886-1896 гг.) выплавка чугуна в России утроилась, тогда как Франция достигла таких результатов в 28 лет, США в 23 года, Англия в 22 года.

Старый Путиловский завод, под покровительством и при поддержке правительства за 10 лет вырос в крупнейшее предприятие России. Завод перешёл на паровозостроение и вагоностроение.

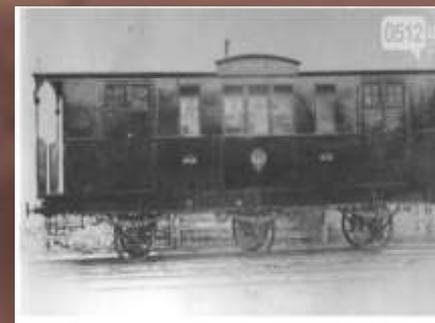
Директором завода был поставлен Н. И. Данилевский, большой специалист-паровозник, производственник и изобретатель.



За одно десятилетие завод вырос в четыре
раза и вышел на первое место среди
заводов России. В условиях общего
подъема промышленности, поощряемый
покровительственной политикой
правительства завод стал огромным по
тому времени комбинатом важнейших
для военно-феодалного империализма
производств.



Продукция завода вторгалась на территорию Дальнего Востока и Маньчжурии. К самому Тихому океану тянулись рельсы, изготовленные Путиловским заводом, а также паровозы и вагоны. Завод готовил снаряды и строил суда для будущей русско-японской войны. Вагонный отдел, кроме товарных вагонов, стал выпускать пассажирские вагоны, цистерны, вагоны специального назначения — двухэтажные для перевозки скота, ледники, рестораны, и даже построил походный вагон-церковь.



К концу девяностых годов на Путиловском заводе работало 12 тыс. человек. Ни один завод в России не имел такого количества рабочих.

В начале девяностых годов основную массу рабочих завода составляли кадровые путиловцы – металлисты. Из поколения в поколение работали на Путиловском заводе целые семьи слесарей, токарей, прокатчиков.

Это были потомки крепостных рабочих казённого завода и тульских кустарей, вывезенных Путиловым, – коренные жители Нарвской заставы.

Они не имели наделов, не были связаны с деревней, хотя по паспорту многие продолжали числиться крестьянами.



Чернорабочие вербовались из деревенских, особенно поваливших в город после голода 1891 г. «...За 80-ые и 90-ые годы вместе взятые... шёл поразительно-быстрый и острый процесс обнищания, разорения и голодания крестьянства». Развитие же промышленности в городе требовало новых рабочих рук, и по всей России началось массовое передвижение разорённых, обнищавших крестьян. Уход в город принял такие размеры, каких до того никогда не видела Россия. Уходили на постоянную фабричную и заводскую работу, на отхожий промысел. Отходничеством занималось пять-шесть миллионов человек.



Застава

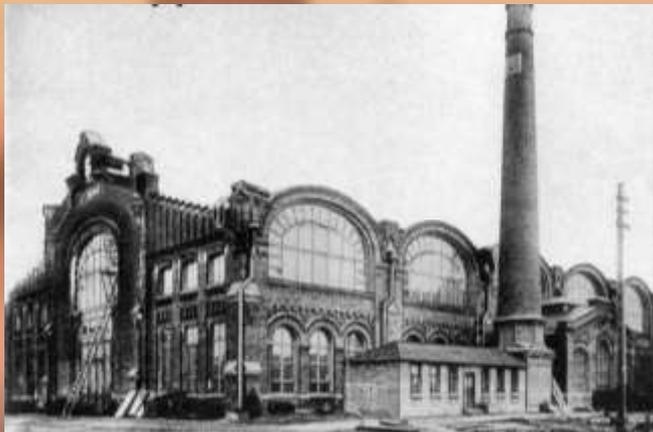
К юго-западу от центра столицы, вдоль Петергофского шоссе, расположилась Нарвская застава – крупнейшее рабочее предместье царского Петербурга.

Рабочая окраина стала особым миром, где были свои богачи и свои нищие, свои попы и трактирщики, своя полиция, свои интеллигенты-одиночки – врачи и учителя – и даже свой благодетель – купец Ушаков, владелец садоводства и многих домов, построивший под конец жизни школу, больницу и церковь.



Дома строились двухэтажные, деревянные, с множеством квартир по две-три комнаты, отделённых друг от друга тонкими стенками, с одним общим коридором и общей холодной уборной. Мусорных и помойных ям не полагалось. Все отбросы и помои выливали прямо во двор, в канавы, прорезавшие улицы. Мысли строителей были устремлены к одному: как можно больше квартир, комнат, дохода. Оклеенные дешёвыми обоями, новые квартиры до сдачи в наём имели приятный, чистенький вид, но скоро теряли его и вместе с ним теряли способность воспринимать чистоту.





По обе стороны Петергофского шоссе возникли улицы, ряды домов, битком набитых людьми. Особенно отличалась Богомоловская улица, прозванная за тесноту Миллионной. Двухэтажные строения на ней были расставлены так близко, что в некоторых дворах из окна в окно можно было здороваться за руку.

Преобладающее число
путиловцев жило тяжёлой и
смрадной жизнью артельного,
углового жильца.

В Шёлковом переулке
появился дом с битыми
стёклами в
окнах – «Смурыгин дворец»,
ночлежка, и там жили
рабочие. Угол, нары были
ночлегом, свободное время
надо было проводить в
другом месте: во дворе, на
улице, в кабаке.

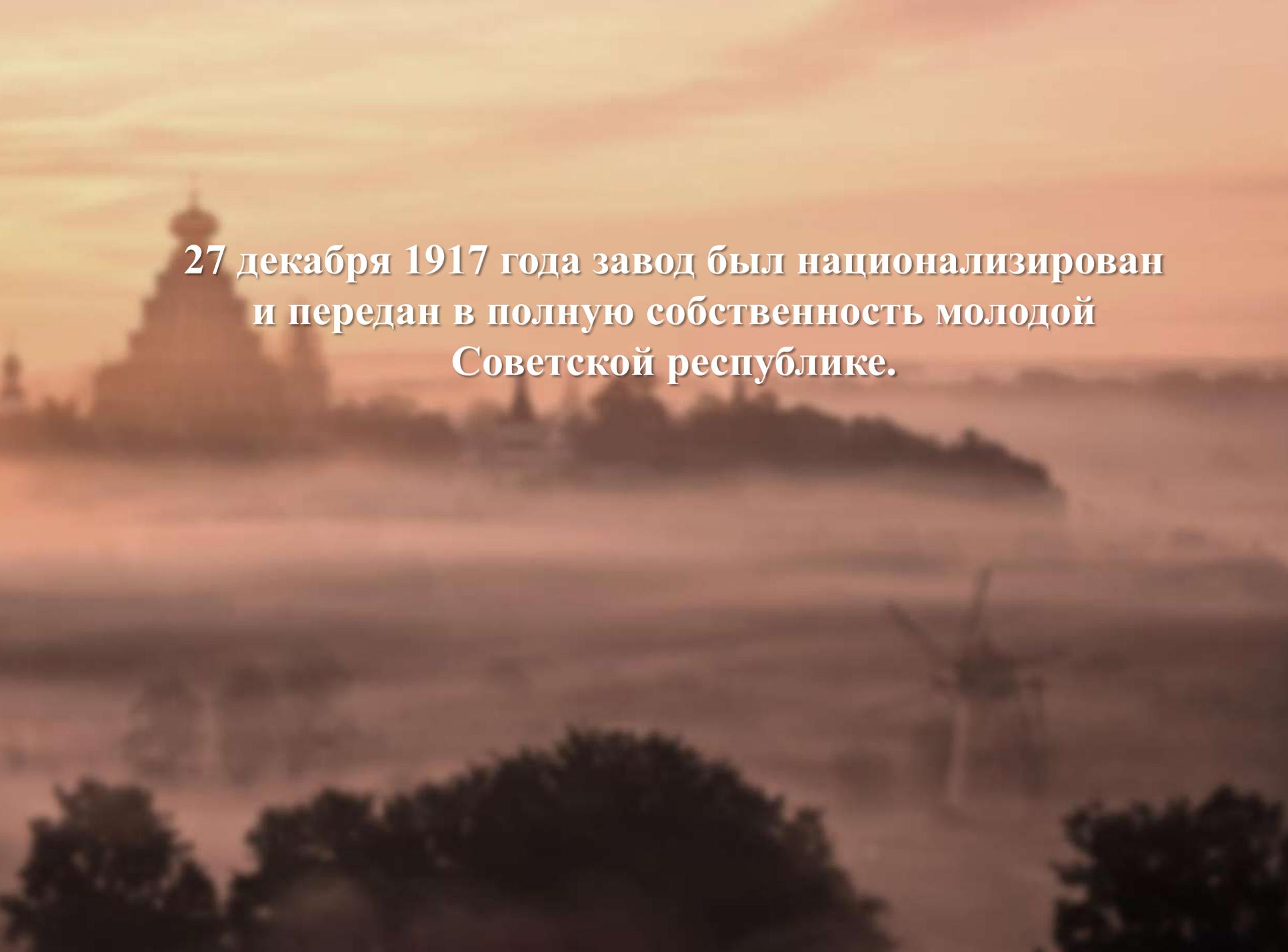


*Трудись, как узник за стеной,
В суровой области металла,
Надзор строжающий за мной,
Я раб нужды и капитала.*

В. Шувалов



В 1896 году в пушечную мастерскую Путиловского завода поступил двадцатилетний М. Калинин. Уже через два года он возглавил стачку, направленную против непомерно высоких штрафов и дальнейшего ухудшения условий труда. 3 января 1905 года на Путиловском заводе началась стачка, которая перекинулась на другие предприятия Петербурга и, став всеобщей, разожгла пожар первой русской революции. Стачки и демонстрации путиловцев в феврале 1917 года положили начало революционным выступлениям пролетарских масс, приведшим к свержению царского самодержавия.

A sepia-toned, misty landscape. In the background, a church with a prominent onion-shaped dome is visible. In the foreground, a windmill stands on a small island or peninsula. The scene is shrouded in a thick layer of fog or mist, creating a soft, atmospheric effect. The sky is a warm, golden-brown color, suggesting a sunrise or sunset.

**27 декабря 1917 года завод был национализирован
и передан в полную собственность молодой
Советской республике.**

*Отдел
общественно-политической
литературы
Научно-технической библиотеки
(ауд. 1-309)*

*Приглашает всех желающих
ознакомиться с книгой о
Путиловском заводе*

Спасибо за внимание