

# Владимир Глубоков.

## Проволоченский завод

Сейчас ничто уже не напоминает о существовании Проволоченского завода. Посёлок Проволочное, как и Ляпуха, существовавшая задолго до начала строительства Верхнежелезницкого завода, включены в состав Вили для поднятия её административного статуса.

Первое изображение поселения Проволоченский завод имеется на карте Владимирской губернии 1850 года. На её территории оно и было расположено фактически, хотя люди его населяющие, числились в селе Верхнежелезницкий завод (Виля) Верхнежелезницкой волости Ардатовского уезда Нижегородской губернии. Как и у многих заводских поселений со временем слово завод исчезло из названия сначала в устной речи, а после - и в официальных документах. Так что к моменту постройки собственной церкви в 1916 году для всех это была деревня Проволочна или Проволочная, а после стало село Проволочное. Всё это время административно Проволочное входило в состав Верхнежелезницкой волости, а вот подчинение волости в 1921 году, после образования Выксунского района и уезда, перешло от Ардатова к Выксе. Естественно, связи с Выксой были и до этого более прочные, чем с Ардатовом, так как заводы подчинялись, находящейся в Выксе главной конторе заводов, да и большинством земель, а ранее и крепостными людьми владели те же выксунские хозяева.

Если посмотреть карты дозаводского периода, то речка Железница, являющаяся границей между Владимирской и Нижегородской губерниями, сильно петляет, как и все равнинные реки, но на современных картах линия русла более спрямлённая. К сожалению, подробных планов Проволоченского завода и пруда я не нашёл. Только на картах Менде середины XIX века что-то можно увидеть.

Дома работников Проволоченского завода располагались на левом, более высоком, берегу Железницы напротив завода и пруда в виде одной ломаной линии. Начиналось селение (современная чётная сторона улицы Максима Горького) за плотиной, напротив места, где вода из вешняков Проволоченского пруда впадала в частично сохранившуюся заводь, из которой речка дальше шла к мельнице, располагавшейся перед местом впадения старого русла в современную Железницу. Далее линия домов поворачивала перпендикулярно (чётная сторона улицы Ленина) и сначала шла параллельно пруду, затем возвращалась назад к речке (современная чётная сторона Прудового переуллка), а после делала очередной поворот параллельно речке в направлении Вили (современная нечётная сторона Проезжей улицы).

Вернёмся к расположению завода, плотины и пруда. Строительство вододействующих заводов всегда начиналось с определения места расположения плотины. Оно выбирается так, чтобы можно было построить короткую и высокую плотину. Высоту плотины в данном случае ограничивает равнинный характер местности. За основу была взята высота левого берега долины Железницы. Основная плотина перед заводом была спроектирована минимальной для расположения заводских строений длины, а вдоль правого берега была построена дополнительная плотина длиной около версты. Видимо,

за этой дополнительной плотиной проходил еще один отвод русла Железницы, использовавшийся, как тогда было принято, при углублении пруда и строительстве основной плотины и её сооружений. После закрытия завода в 1927 году сообщение села Проволочное с дорогой на Выксу продолжалось только через ветшавший с каждым годом мост над вешняками плотины. Поэтому вскоре часть дополнительной плотины разрушили, а воды Железницы направили через это, использовавшееся при строительстве плотины Проволоченского пруда, новое русло. А выровненная площадка в центре бывшего пруда использовалась как футбольное поле, место игр молодёжи, а иногда и для выпаса скота. Прокладка асфальтированной дороги и очередное спрямление русла Железницы в наши дни привело к исчезновению следов плотины и пруда. О пруде частично будут напоминать оставшиеся, зарастающие зелёной порослью, протоки.



Очень часто плотины строят на излучинах рек. Именно один из поворотов Железницы влево к условной линии 100 м (жирная коричневая) на топографической карте был выбран для плотины Проволоченского пруда в полутора-двух верстах от плотины Вильского пруда. Примерно до этой линии, по словам людей, помнивших пруд и завод в последние годы их существования, доходила вода во время весеннего разлива.

До строительства шоссейной дороги на Сноведь и Верхнюю Верею ещё оставались неровности местности, характерные для плотины. Может что-то из этого зафиксировано в проектах строительства дороги и школы. По сегодняшней привязке: плотина проволочной фабрики располагалась примерно параллельно современным улицам Максима Горького и Советской, где-то посередине расстояния между ними (чуть ниже основания знака «памятник» на топографической карте, сейчас там расположена новая школа).

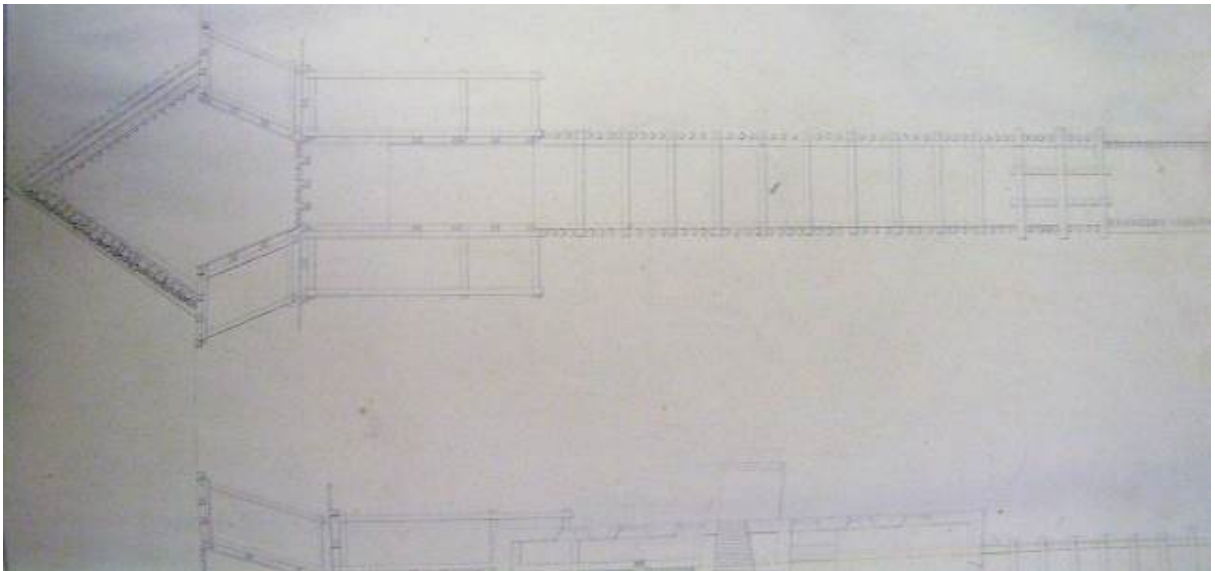
В Выксунском музее экспонируется художественный план расположения заводов и прудов, где изображён и Проволоченский.



Учитывая, что этот план - компиляция из планов разного времени и масштабов, на него можно ориентироваться, но с осторожностью. В частности, на нём изображение завода занимает площадь несоизмеримо большую относительно пруда, хотя на самом деле было наоборот. Оригинальных источников по Проволоченскому заводу очень мало, а при их сравнении иногда возникает вопросов больше, чем было до использования нового источника. Некоторые мои сложившиеся представления о заводе не всегда имеют документальные подтверждения, а основаны на изучении работ, относящихся к другим заводам. Поэтому всех, кто имеет другую или дополнительную информацию, прошу сообщить, чтобы совместными усилиями устранить неточности.

В качестве основных источников при описании завода использовались работы Свинына, Оливьера и Шварцкопфа (в публикации Пчмяна на старом сайте «Выксунского рабочего»), а также план 1849 года «Генеральный план проволочного корпуса в Верхнежелезницком заводе» (ЦГА Москвы).

Плотина Проволоченского пруда построена в соответствии с требованиями того времени: с использованием множества деревянных свай, остатки которых можно было наблюдать за «пожаркой» ещё в 60-х годах. Как раз в этой, существующей и сейчас, низине находились выходы из вешнякового и рабочего прорезов в плотине. Расстояние между осями прорезов 9 сажень (19 м), внутренняя ширина протоков 5 аршин (3,5 м). Размеры на плане не указаны, а вычислены измерением в соответствии с линейкой масштаба, приведённой на плане: 1 сажень = 3 аршина = 7 футов = 48 вершков = 213,36 см. В дальнейшем буду использовать условные размеры с плана в привычных для нас метрах, за исключением тех случаев, когда в источниках они указаны в других единицах.

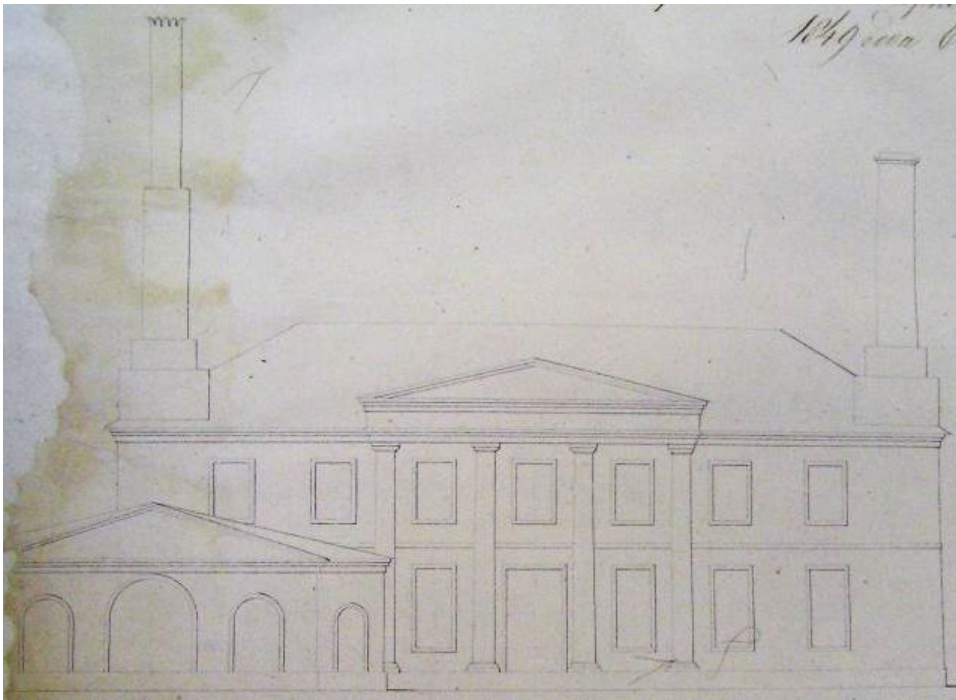


В основном прорезе плотины на расстоянии 20 м расположена ось водяного колеса. Его размеры: диаметр около 5 м и ширина 3,2 м. По информации Оливьера: «... действующая вода над заводским механизмом занимает самую большую высоту 4 аршина и 15 вершков» (3,5 м). Таким образом, учитывая размеры колеса, можно утверждать, что колесо может быть только подливное, то есть вода поступает под колесо снизу.

По информации Свинына проволочная фабрика была построена в 1803 году. По некоторым утверждениям, спроектировал фабрику Максим Перфильевич Горностаев. Это маловероятно. Только что назначенный главным управляющим Выксунских заводов после смерти Трофима Осиповича Жилкина бывший управляющий Унженского завода вряд ли имел возможность лично этим заниматься. Но наверняка он утверждал проект и держал на контроле ход строительства своего первого предприятия как руководитель всей группы заводов. Информация о заводе неполная, и, наверняка, происходили другие модернизации, не отражённые в использованных источниках.

Основное заводское здание – «Каменный корпус в два этажа, на 20 саж. длины (42,7 м), в котором помещается проволочная же фабрика, внизу для толстой, а вверху для тонкой проволоки» (Свинын). Этот размер повторяет Шварцкопф, уточняя второй: «кирпичный корпус, двухэтажный, 60 на 21 аршин» (42,7 на 14,9 м).

Кроме этого был второй «деревянный корпус, длиною 14, шириною 9 ½ саж.» (29,9 на 20,3 м) – у Свинына. По Шварцкопфу его размеры «27 на 14 аршин» (19,2 на 10 м).



По плану 1849 года проволочный корпус расположен на расстоянии 13 метров от обреза плотины. При этом фасад, изображённый выше, выходит в сторону Нижегородской губернии в направлении на «дорогу на Выксунский завод», изображённую на карте Владимирской губернии. Изображённый корпус явно возведён не в один этап. Явно позже появился одноэтажный пристрой для паровой машины. Размеры проволочного корпуса по плану получились 25 метров вдоль плотины на 23,5 метра. С учётом пристроя получается 28 на 29 метров. Даже с учётом погрешности снятия размера с плана размеры явно не соответствуют приведённым у Свинына. Попробуем найти ответ в описании завода у Оливьера. Он в состав завода включает:

- 1) «два каменных корпуса, вмещающих в себе проволочную фабрику с восемью клещами и 36 болванами, приводимых в движение двумя вододействующими колесами, а зимой, когда встречается нехватка воды, некоторые из них действуют паровой машиной в 14 сил»;
- 2) «при проволочной фабрике есть ещё 40 станков ручных на тонкую проволоку»;
- 3) «3 корпуса заняты двумя воздушными печами, в которых переплавляют старые заводские припасы на новые, и в них же готовят плавильный материал для изготовления проката»;
- 4) «четвёртый с конторой и магазинами».

Из сравнения описаний с планом можно определить, что постоянно шла модернизация и совершенствование производства с необходимым строительством заводских построек. При этом привод от водяного колеса оставался на одном месте. Исходя из известной информации, можно выделить следующие этапы в истории Проволоченского завода.

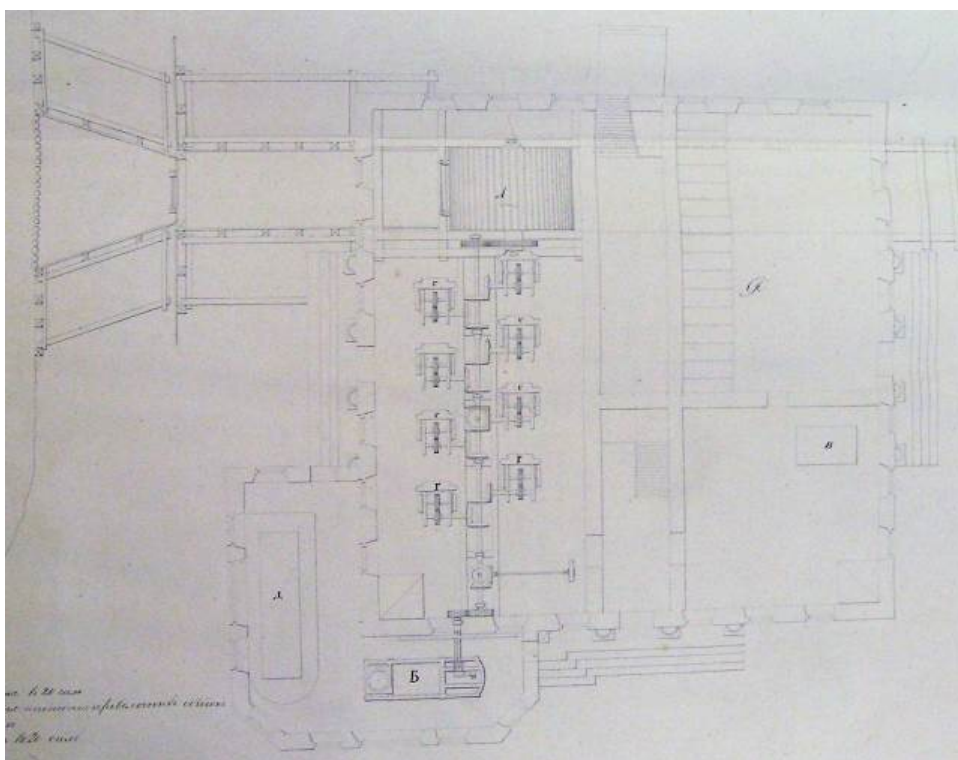
Одновременно со строительством плотины, видимо, были возведены два деревянных корпуса с приведёнными у Свинына размерами. В первом из заготовок прокатного цеха Верхнежелезницкого завода протягивалась через чугунные доски толстая проволока с использованием усилия, передаваемого от водяного колеса, а во втором - тонкая.

Следующим этапом можно считать модернизацию, проведённую Трувелляром. Более подробно, чем у Свинына, о ней сказано у Шварцкопфа: «Постройка каменного корпуса и



оборудование его производились французом, инженером-механиком ТРАВЕЛЯТОМ. Здесь в нижнем этаже были установлены волочильные барабаны с приводом от главного деревянного вала с передачей на ось барабана коническими деревянными шестернями (которые назывались "косогубые колёса"). От главного вала внизу, посредством конических шестерён, был установлен вертикальный деревянный вал во второй этаж. С ним был соединён коническими шестернями проложенный по длине здания горизонтальный деревянный вал, от которого посредством приводных ремней движение передавалось к волочильным барабанам для тонкой проволоки».

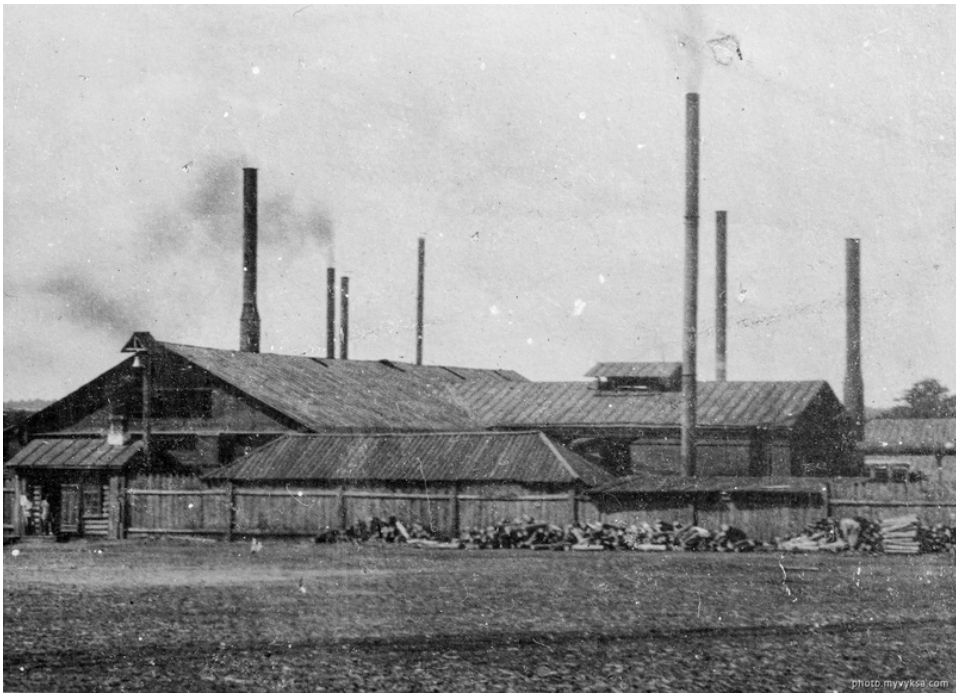
В дальнейшем, к 1838 году, проволочный корпус принял вид, изображённый выше. На расстоянии примерно трёх метров был построен аналогичный двухэтажный объем, объединенный с первым общим вторым этажом, крышей и входом. Это позволило установить на втором этаже дополнительные рабочие места с механическим приводом для производства проволоки среднего размера. А изготовление самой тонкой проволоки с использованием ручного привода производилось в отдельном корпусе. Также постоянно увеличивалась мощность энергетической установки. Если от водяного колеса снималась мощность 10 лошадиных сил, то паровая машина к 1838 году имела 14 л. с., а к 1849 – 20.



От Шварцкопфа известно о дальнейшей работе и выпуске новой продукции. Здесь начали из проволоки изготавливать гвозди:

«В 1887 году, при владельце Лессинге, из Москвы с завода б. Гумен был приглашён гвоздильный мастер С.М. ЗИМИН, которому было поручено установить 14 гвоздильных станков старой конструкции и обучить работать на этих станках. Станки были получены из Петербурга».

Ниже приводится фото Н.Сажина с коллажа ОВГЗ 1902 года, восстановленное С.Наумовым (сайт [photo.myvuxsa.com](http://photo.myvuxsa.com)). Судя по снимку, за прошедшее время произошли значительные изменения.



Далее возвращаемся к Шварцкопфу: «В таком состоянии завод существовал до 1905 года. В марте с.г. он сгорел от искры воспламенившегося подшипника в полировочном отделе. Всё оборудование, за исключением 8 горизонтальных волочильных барабанов, как сильно пострадавшее от огня и устаревшее было сломано и отправлено в сталелитейный цех, а вместо него с со складов германской фирмы в Москве был привезён 31 гвоздильный станок лучшей конструкции, 12 более быстроходных полировочных барабанов, 10 вертикальных волочильных барабанов для протяжки различных номеров проволоки, водяная турбина 25 л.с. и нефтяной двигатель Дизель (75 л.с.). В момент пожара владелец заводов А. И. Лессинг был за границей. Его немедленно известили по телеграфу. Он проявил необычайную энергию и настойчивость в том, чтобы в короткое время кирпичные стены сгоревшего завода были разобраны, построен новый одноэтажный кирпичный корпус 20 на 120 аршин (14,2 на 85,3 м), установлено оборудование, трансмиссии, двигатели. В октябре 1905 года, хотя и не полностью, завод был пущен в ход».



Этот новый завод изображён на графическом плакате ОВГЗ. Видимо, заводская структура строений должна соответствовать действительности, а вот окружающая обстановка, а

может и ещё что-то явно добавлены и переосмыслены гравёром без достаточных оснований.

К сожалению, фотографий последнего периода работы завода я не нашёл, хотя о его деятельности в прессе сообщения были. Так, Вениамин Гуцков в очерке «Наши заводы» (газета «Трудовая жизнь» от 20.02.1924) писал:

«Завод имеет два производительный цеха: тянульный и гвоздильный. Главными предметами производства являются проволока и проволочные гвозди.

Титульный цех получает, как сырье, прокатанную на Вильском заводе проволоку и волочением через отверстия в чугунных досках при помощи вращающихся барабанов, наматывающих на себя проволоку, перерабатывает ее в проволоку приблизительно в 25 разных сортов. Имеет 23 барабана для протяжки проволоки с № 1 до 11 (от 7,35 до 2,3 мм) и 22 барабана для проволоки № 11 и тоньше.

Гвоздяной цех производит гвозди из проволоки, получающейся в тянульном цехе. Производство ведется на специальных гвоздяных станах.

Оборудование цеха составляют: 9 эксцентриковых быстроходных прессов для изготовления проволочн. гвоздей, 31 шт. гвоздяных ударных станков и 10 железных полировочных барабанов. Производительность каждого гвоздяного станка равна от ½ до 50 пудов гвоздей в зависимости от сорта. Завод может производить до 64 сортов гвоздей».

Не обошёл вниманием посещение Проволоченского завода самый активный выксунский журналист тех лет Дим. Октябрь (Егоров) в очерке «В Виле и Проволочной» («Приокский рабочий» от 30.12.1926):

«Разлеглось, разметалось с. Проволочное, на краю его завод. Опять узкоколейка спутала все своей тонкой паутиной. Завод существует чуть ли не 200 лет.

В тянульном отделении 4 волочильных стана, вертятся с рокотом барабаны, наматывая проволоку, протаскивая ее через узкие отверстия в заставах.

Это крупный калибр.

Мелкого сорта – тонкая проволока, вытягивается в другом отделении, подвергаясь обработки кислотой. Запах ее наполняет воздух. Это самая высокая квалификация здешних рабочих...

Неподалеку в отдельном помещении идет обработка поступившего с Вили материала. Связки неотделанной проволоки накладывают в громадные чаны с кислотой; она отъедает окалину.

Воздух едок до головокружения. Носится мутный молочный пар.

«Отравленная» проволока идет в сушилку и на обжиг. Закладывают по 50-60 пудов в тяжелые котлы, их закрывают, замазывают и краном опускают в печи.

За смену обжигают 2 раза.

После она поступает в тянульное отделение.

\*\*\*



Гвоздильный цех. Здесь невообразимый грохот. Рядом станки, машины, трансмиссии поют старую песню.

В станок подается проволока – выходят готовые гвозди и падают в подставленный ящик.

Вырабатывают разные размеры гвоздей.

Самых крупных за смену станок даст – 45 пуд., мелких 6-7 пудов.

Полируют гвозди в особых вращающихся барабанах, насыпая туда опилок.

Отсюда гвозди поступают на весы, в ящики и в склад.

В машинном отделении два двигателя.

Паровая машина в 75 лошадиных сил.

Рабочих на заводе – 350 чел.

В сравнении с Вилей, это еще отсталый и некультурный уголок...»

А 21 апреля 1927 года случился пожар, о котором сообщил «Приокский рабочий» на следующий день.

«Вчера в 9 ч. 45 мин загорелся Проволоченский завод. В связи с сильным ветром пожар быстро распространился по всему заводу, угрожая перейти на поселок, благодаря усилиям пожарных команд эту опасность удалось предотвратить. Из заводских помещений удалось отстоять только гвоздильную кладовую.

Сгорели все цеха, магазин, ЦРК и контора. Станки и машины не удалось спасти. Пожар обошелся без человеческих жертв. Некоторые рабочие получили ожоги. Старший пожарник команды Проволоченского завода получил тяжелый ушиб головы и сильный ожог».

28 апреля «Приокский рабочий» посвятил две заметки заводу: «Отчего сгорел проволочный завод» и «Проволочный завод ПГО». В последней приведена характеристика завода перед пожаром:

«Основан в 1803 году Баташовым. Стоимость заводского имущества (зданий, сооружений, оборудования и машин) на 1-ое октября 1926 года составляла 208.000 рублей.

Силовое оборудование состояло из 5 локобилей общей мощностью в 139 лошадиных сил и одного дизеля в 75 сил. Имелась маленькая заводская электростанция с одной динамо мощностью в 27 киловатт, работавшая частью на освещение завода и поселка, а частью дававшая ток в 2 имевшиеся на заводе небольшие электромотора.

Производственное оборудование составляли волочильные барабаны («гробцуги», «миттель цуги» и «фейцуги») для протяжки проволоки и гвоздильные станки (39), для рубки тянутой проволоки на гвозди.

Основными производственными цехами были: 1) проволочкотянульный (143 чел. рабочих на 1-ое апреля 1927 г. и 2) гвоздяной (133 чел. рабочих).

Общее количество рабочих в заводе равнялось на 1-ое апреля 1927 года 368, служащих 39 челов ...

Продукция завода была, в общем, рентабельной ...

С пожаром Проволочного завода проволочно-гвоздильное производство в Приокруге все-таки не ликвидируется: Правлением ГОМЗЫ постановлено перенести в Приокруг оборудование для проволочно-гвоздильного производства, имеющееся на Брянском («Профинтерн») заводе, где это производство в настоящее время закрывается. Брянское оборудование будет установлено в свободном корпусе «Нового» завода.

Время для установки и пуска его потребуется приблизительно 6 месяцев».

Судьба Проволоченского завода решилась мгновенно. С людьми было сложнее. Часть устроилась на выксунские заводы, также испытывавшие трудности в это время, а многие отправились на работу в другие места, составив не первую и далеко не последнюю волну миграции с выксунских земель.

Но жизнь в Проволочной продолжалась. На свет появлялись новые жители, а вместо уехавших приезжали новые.

Октябрь 2021 года.