



Виталий
КОВАЛИНСКИЙ

150 лет тому назад — в 1862 году — на одной из киевских окраин появился не-большой заводик, про-изводивший вначале «разного рода маши-ны и принадлеж-ности». Со временем он стал знаменитой «Ленинской кузницей».

А той окраиной, где он начал действовать, был Зверинец. Точнее, территория, где через 50 с лишним лет расположилось уч-режденное в марте 1915 г. Алексеевское инженерное училище. В его бывшем главном корпусе с 1947 г. размещалось суворовское училище, ставшее в 1992-м военным лицеем им. Ивана Богуна. Впечатляющее здание и училищная церковь были торжественно заложены в мае 1916 г. и строились военным инженером полковником И. Лилье (сыном) по проекту архитектора Н. Шехонина.

За училищем, немного по-одаль, по Церковному переулку (теперь ул. Верхняя), была церковь Рождества Иоанна Предтечи, известная со второй полови-ны XVII ст. В 1920-х гг. церковь сгорела, а бывшее при ней Зверинецкое кладбище сохрани-лось. Когда именно возник машиностроительный и чугунолитейный завод на Зверинце, не-известно, и в документах, кроме принятой даты 1862 г., называ-ются еще 1855-й и 1858 г. Но как бы то ни было, своим развити-ем завод обязан инженеру-технологу Донату.

Федор (Фридрих) Иванович Донат происходил из купеческой семьи города Дерпта, который в разные времена был Тарту, Юрьевом, Дорпатом, а ныне он — Тарту (Эстония). Науки Донат постигал в Санкт-Петербургском практическом техно-логическом институте. Окончив полный курс, получил дипло-мом инженера-технолога и посту-пил в 1856 г. на киевский «Арсенал» механиком по контракту. В 1864-м подал прошение и был определен там же на службу пар-тиллерийским чиновником. В ок-тябре 1871 г. Федор Иванович уволился и опять по прошению был назначен «состоящим при министерстве внутренних дел и откомандированным в распоря-жение генерал-губернатора, не занимающим штатной долж-ности».

На этой должности он пробыл 20 лет, получив звание титулярно-го советника и уже по увольне-нию — коллежского советника, что соответствовало армейско-му полковнику. Теми генерал-губернаторами, при которых Донат состоял последовательно по 1891 г., были А. М. Дондуков-Корсаков, М. И. Чертков, А. П. Дрен-тель, А. П. Игнатьев. Затем он — секретарь Киевского отделения Императорского русского техни-ческого общества, член ревизи-онной комиссии Киевского бла-готворительного общества и по-печитель его ремесленной шко-лы, член ревизионной комиссии Киевского общества водоснабже-ния. Умер Федор Иванович в



Ф. И. Донат (1829—1918)



1890 год

Завод Федора Доната

У. С. С. Р. В. С. Н. Х.
Украинский Трест Среднего Машиностроения
УКРМАШСТРОЙТРЕСТ.
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
„ЛЕНИНСКАЯ КУЗНИЦА“
(бывш. Южно-Русский Машиностроительный завод).
Основан в 1897 г.
г. КИЕВ, Жилинская ул., № 107.

Текущий счет:
Укрмашстройтрест, завод
„Ленинская Кузница“,
Госбанка (Галицкое отд.)
№ 479.

Телефоны:
Директор завода . . . 16-45.
Главный инженер и
Производствен. отд. 45-95.
Коммерч. отд., Бухгалте-
рия и отд. Снабжения 48-23.
Общая канцелярия . . . 38-94.

Производство: Пароходы, баржи железные, паровоз-
ные и вагонные части. Паровые котлы
Шотландские и Ланкаширские.
ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНСТРУКЦИИ.
Подъемные краны, лебедки. Стальное литье в обработанном и
необработанном виде, весом до 150 пуд. в 1 шт. Кузнечные по-
ковки весом до 100 пудов. Вспомогательные судовые
механизмы. Аппаратура для оборуд. механич. заводов.

1929 год

89 лет 1 мая 1918 г. и похоронен на Байковом кладбище.

Земельный участок на Зверинце, где находился завод Доната, входил в черту территории Киевской крепости и арендовался владельцем у окружного инженерного управления. Последний контракт был заключен в 1885 г. на 12 лет. В том году на заводе трудились 42 человека с продолжительностью рабочего дня 10 часов (на трех других таких же заводах Киева — 11 с половиной часов). Киевский окружной фабричный инспектор И. Новицкий в годовом отчете указал: «В большинстве чугунолитейных и механических заводов, в случае экстренных заказов, обязательна праздничная работа (а также и ночная), причем плата за праздничные дни на некоторых заводах увеличивается в 1,5—2 раза. Вообще в киевских механических заводах приняты все воскресные и праздничные дни и только в некоторых из них два-три дня из высокоторжественных. Так, например, на заводе № 232 (завод Доната. — В.К.) в 1885 году работы не производились, кроме воскресных дней, в следующие праздники: в январе 1-го и 6-го,

в феврале 1 и 2, в марте 5 дней Пасхи, в апреле 6 и 23, в мае 2, 9 и 2 дня св. Троицы, в июне 24 и 29, в июле 15 и 20, в августе 6, 15 и 29, в сентябре 8, 14 и 26, в октябре 1 и 22, в ноябре 21 и в декабре 6-го и 3 дня Рождества Христова, что с воскресными днями составит около 85 праздничных дней». Такая лояльность в отношениях с рабочими была в натуре Доната, она сохранилась на заводе и тогда, когда предприятие он уже не возглавлял.

В ноябре 1889 г. Федор Иванович Донат, его жена Анна Ивановна, их сыновья технолог Эрнест и ученый агроном Эдуард заключили с дворянином Иваном Генриховичем Липковским и его женой Ядвигой Викентьевной договор, в первом пункте которого говорилось, что они «составили из себя товарищество на вере под фирмой «Товарищество машиностроительного завода Донат, Липковский и Ко». Его цель — «ведение машиностроительного дела».

Условились также, что товарищество покупает у Донатов машины и прочее имущество завода, находящегося на Зверинце, а у

Липковских — машины и имущество такого же завода «Одаиполь» и перевозит его в Киев.

Основной капитал товарищества определили в 34 тыс. руб., из которых Донаты вносят 22 тыс. и Липковские — 12. В ноябре 1891 г. в товарищество приняли еще отставного капитана Э. Х. Скорыну с женой, которые внесли 10 тыс. руб. Но в октябре 1892-го Скорына вышел из «полных товарищей» и перешел в число «вкладчиков». И уже через два месяца инженеры-технологи Ф. И. Донат с Н. Ф. Барсуковым и дворяне И. Г. Липковский с Н. К. Фромом подали в министерство финансов проект устава «Товарищества на паях под фирмой Донат, Липковский и Ко» с основным капиталом в 300 тыс. руб., разделенным на 300 акций.

К этому времени на заводе зимой было занято 185 рабочих, а летом доходило до 400. В ноябре 1893 г. проект устава был подписан министром финансов С. Витте и в начале 1894-го утвержден.

Но существовать товариществу «Донат, Липковский и Ко» оставалось совсем недолго. В 1895 г. производство на Зверинце перешло по совместной договоренности к Акционерному обществу Южно-Русского машиностроительного завода. Главными среди его учредителей были барон Максимилиан Штейнгель и купец 1-й гильдии Давид Марголин. В представлении гражданского губернатора Л. П. Толмачева генерал-губернатору А. П. Игнатьеву, в частности, говорилось: «Поименованные учредители, как оказалось по собранным сведениям, люди состоятельные и вполне благонадежные. Все они русские подданные, под судом и следствием не состояли, в нравственном и политическом отношении ни в чем предосудительного замечены не были. (...) Завод представляет ценность 250 тыс. руб. с оценкой строений на снос, как находящегося на арендуемой у Инженерного ведомства земле. Производительность его простирается до 600 тыс. руб., рабочих ежедневно бывает, преимущественно мастеров, до 400 человек».

«...Завод превосходит своей грандиозностью все, что было создано в этом роде раньше в Киеве и вообще в Юго-Западном крае»

1899 год

Барон Штейнгель в свою очередь сообщил генерал-губернатору, что «предполагаемый завод имеет быть выстроен близ железнодорожной станции Киев-1, где уже приобретено место и начат подвоз строительных материалов». Строительству завода по проекту архитектора Владислава Городецкого было начато в июне 1896 г. на участке площадью 12 га по ул. Жилинской, 107, приобретенном у графа Адама Колонна-Чосновского. Его территория прилежала к левому берегу Лыбеди и, кроме Жилинской, выходила на ул. Степановскую (Старовокзальную), 27.

Известный киевский подрядчик Лев Гинзбург успешно выполнил работы, и уже 14 августа 1897 г. завод был торжественно освящен. Он принял участие в состоявшейся в том же году Киевской сельскохозяйственной и промышленной выставке. В альбоме-отчете о выставке было отмечено, что «завод по размерам своим является настолько крупным предприятием, что превосходит своей грандиозностью все, что было создано в этом роде раньше в Киеве и вообще в Юго-Западном крае».

Деятельность завода не исчерпывается одним машиностроением, так как, кроме выделки всевозможных машин, аппаратов, снарядов и предметов оборудования для полного устройства сахарных, винокуренных и др. заводов и фабрик, Южно-Русский машиностроительный завод производит также постройку железнодорожных и трамвайных вагонов, стальное, чугунное и медное литье, а также всякого рода механические, мостовые, медно- и железнокотельные, стале- и чугунолитейные работы».

В 1919 г. Киевский машиностроительный был национализирован, а в январе 1924-го его назвали «Ленинской кузницей».

Ассортимент продукции постоянно расширялся, завод освоил производство речных судов и собрал их в гавани на Днепре. В ноябре 1913 г. от Киевского округа путей сообщения был получен заказ на изготовление трех буксирных пароходов по типу выпускавшихся «Любеча», «Канева» и «Переяслава». Два из них предназначались для плавания по Днепру и были названы заказчиком в январе 1915 г. «Днепром» и «Сожем», а тот, что отправлялся на Десну, получил ее имя — «Десна». К этому времени завод тоже изменил название и стал Киевским машиностроительным заводом. Весной 1917 г., когда работы подошли к концу, заказанные пароходы стояли в начале Киевской гавани против ул. Хоревой. Ниже по реке расположились суда, строившиеся для действующей армии Варшавского округа, а выше — частные суда и баржи, зимовавшие здесь.

В 5 часов утра 5 апреля 1917 г. внезапно поднявшаяся буря сорвала суда с причалов и погнала к Цепному мосту, где теперь Мост метро. «Десну» прибило к киевскому берегу, а «Днепр» и «Сож» застряли в первом от берега пролете моста. К ним от находившихся напротив паромных пристаней подошли на помощь два частных парохода, с которых подавали канцы, но сторож при пароходах Онопенко их не принял, «не умея», по его словам, обращаться со снастью. Все три парохода получили повреждения и требовали ремонта. Он затянулся более чем на год, и на это, конечно же, повлияли пять смен власти в Киеве. В период одной из них даже за чем-то переименовали пароходы: «Днепр» — на «Черкаси», «Десну» — на «Звягиль», «Сож» — на «Трипиля».

В 1919 г. Киевский машиностроительный был национализирован, а в январе 1924-го его назвали «Ленинской кузницей».