

**ФОНДЫ СЫЗРАНСКОГО ФИЛИАЛА
ЦЕНТРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА
САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ИЗУЧЕНИЮ ИСТОРИИ
БАТРАКСКОГО АСФАЛЬТОВОГО ЗАВОДА
(г. Сызрань)**

В данной статье мы рассмотрим документы и материалы, сохранившиеся в архиве, проанализируем их значение для изучения истории Батракского асфальтового завода и попытаемся выявить ключевые аспекты его влияния на развитие местной экономики и общества. Упоминания о заводе в архивных фондах открывают новые горизонты для исследователей, желающих углубиться в детали его деятельности и взаимодействия с окружающей средой.

Ключевые слова: Батракский асфальтовый завод; асфальтовая промышленность; асфальт.

Lakhmistrova M.A.²

**FUNDS OF THE SYZRAN BRANCH OF THE CENTRAL STATE
ARCHIVE OF THE SAMARA REGION FOR THE STUDY OF THE
HISTORY OF THE BATRAK ASPHALT PLANT
(Syzran)**

In this article, we will review the documents and materials preserved in the archive, analyze their significance for studying the history of the Batrak asphalt plant and try to identify key aspects of its impact on the development of the local economy and society. Mentions of the plant in archival collections open up new horizons for researchers who want to delve into the details of its activities and interaction with the environment.

Keywords: Batrak asphalt plant; asphalt industry; asphalt.

¹ Лахмистрова М.А. – главный специалист, Сызранский филиал ГБУСО «Центральный государственный архив Самарской области», mlahmistrova@mail.ru

² Lakhmistrova M.A. – chief specialist, Syzran branch of GBUSO «Central State Archive of the Samara region», mlahmistrova@mail.ru

История промышленных предприятий зачастую является ключом к пониманию экономического и социального развития регионов. Одним из таких предприятий является Батракский асфальтовый завод, который стал одним из первых производителей асфальта в России. Его история является примером развития предприятий российской промышленности в конце XIX – XX вв., ее адаптации к историческим изменениям и влияния на социокультурную жизнь региона.

В фондах Сызранского филиала Центрального государственного архива Самарской области хранятся документы, отражающие историю Батракского асфальтового завода.

Основные сведения о заводе сосредоточены в трех фондах:

- «Батракский асфальтовый завод» (Ф. 10, 1882-1917 гг.);
- «Товарищество Сызранского асфальтового завода г. Сызрань, Симбирской губернии» (Ф. 47, 1901-1902 гг.);
- «Батракский государственный асфальтовый завод Самарской главной конторы асфальто-глифферного объединения станции Батраки, Сызранского уезда, Симбирской губернии» (Ф. Р-44, 1917-1965 гг.).

Кроме того, архивисты Сызранского филиала выявили дополнительные сведения о заводе в фондах органов власти, профессиональных союзов, партийных органов:

- «Земельное управление исполнительного комитета Сызранского уездного Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов г. Сызрань, Средне-Волжской области» (Ф. Р-3, 1917-1928 гг.);
- «Финансовый отдел исполкома Сызранского уездного Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов г. Сызрань, Ульяновской губернии» (Ф.Р-49,1919-1928 гг.);
- «Исполнительный комитет Сызранского городского Совета народных депутатов» (Ф. Р-187, 1919-1993 гг.);
- «Управление экономического развития и инвестиций администрации городского округа Сызрань, Самарской области» (Ф. Р-209, 1930-1989 гг.);
- «Сызранское окружное отделение Всероссийского центрального профессионального союза рабочих строительной промышленности г. Сызрань, Куйбышевской области» (Ф. Р-396, 1928-1930 гг.);
- «Сызранская окружная комиссия ВКП(б) и рабоче-крестьянская инспекция г. Сызрань, Средне-Волжского края» (Ф. Р-528, 1928-1930 гг.);

– «Контрольно-учетное бюро Центрального района г. Сызрань Сызранского городского отдела торговли г. Сызрань, Куйбышевской области» (Ф. Р-544, 1942-1947 гг.);

– «Камера старшего инспектора труда при исполкоме Сызранского окружного Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов г. Сызрань, Средне-Волжского края» (Ф. Р-590, 1928-1930 гг.).

Документы по истории завода можно разделить на несколько групп. Они позволяют глубже понять множество аспектов функционирования Батракского асфальтового завода.

Первая группа – документы, отражающие условия и организацию труда: протоколы собраний правления цехов, таблицы и списки рабочих и служащих предоставляют уникальную возможность для анализа структуры управления на заводе и организации рабочего процесса; дневники мастеровых, требовательные ведомости на заработную плату и удостоверения на рабочих дадут возможность исследовать уровень жизни работников завода.

Вторая группа – документы финансовой отчетности: документы бухгалтерской отчетности, включая годовые отчеты по основной деятельности и капитальному строительству, позволяют оценить экономическую устойчивость завода.

Третья – документы, отражающие производственные процессы: планы, чертежи, строительные сметы и технические отчеты помогут понять, как развитие предприятия повлияло на местную инфраструктуру и окружающую среду, какие технологические процессы и инновации внедряли на заводе.

Четвертая – управленческая документация: выписки из журналов общих собраний пайщиков, циркуляры позволяют исследовать изменения в управлении и развитии предприятия в контексте исторических событий и экономических условий.

Пятая – документы по взаимодействию с другими предприятиями: документы о сдаче в аренду кирпичного завода, различная переписка, отчеты Бахиловского гудронного завода, Жигулевской группы известковых заводов предоставляют возможность исследовать экономические связи и сотрудничество между предприятиями и партнерами; это позволит оценить влияние взаимодействий на эффективность работы Батракского асфальтового завода и его положение на рынке.

Первое упоминание об использовании асфальта в России относится к лету 1839 г. Тогда в Санкт-Петербурге под руководством

инженера Ивана Федоровича Буттаца на дорожку, уложенную кирпичом, рабочие вылили разогретую смесь природного битума с гранитной крошкой.

Результат превзошел все ожидания, и уже в следующем году такую технологию использовали для укладки тротуара и части дамбы Тучкова моста. К сожалению, высокая стоимость заграничного асфальта препятствовала применению этого материала в строительстве, поэтому работа по заливке улиц «инновационным» составом велась очень медленно.

Асфальтовые заводы на территории Симбирской губернии появились в 70-е гг. XIX в., хотя асфальтовые месторождения в Сызранском уезде были открыты еще XVIII в. В 1773 г. академик П.С. Паллас в своем сочинении «Путешествие по разным провинциям Российской империи» подробно описал асфальтовые месторождения Печерское и Батракское в Сызранском уезде. Асфальтовый или черный известняк залегал на правом берегу Волги громадными горизонтальными пластами на протяжении 18 верст. Залежи по запасам оценивались в 22 млрд пудов.

В 1870 г. петербургский геолог, инженер А.И. Иордан исследовал Печерское месторождение (у села Печерского Сызранского уезда Симбирской губернии). В 1871 г. здесь заработал первый в России асфальтовый завод. На рынок поставлялись асфальтовые брикеты для твердого дорожного покрытия. Каждый брикет имел 2 пуда веса и клеймо с надписью «г. Сызрань, 1871. Печерский асфальтовый завод».

В начале 1870-х гг. асфальтовые залежи близ Сызрани (Батракское месторождение) исследовал ученый, климатолог, путешественник, член Русского географического общества, член-корреспондент Петербургской академии наук и представитель старинного дворянского рода Воейковых Александр Иванович Воейков. Там он собрал образцы пород и отправил их на анализ одному из лучших в России специалистов – инженеру А.А. Летнему. Гениальный инженер разработал технологию производства асфальта из местных битуминозных песчаников и составил план строительства завода.

Здесь на берегу Волги Воейков и его брат – Дмитрий Иванович Воейков – в 1874 г. основали второй асфальтовый завод – Батракский. Местоположение завода было очень выгодным. Отгрузка асфальта производилась на речные суда с берега Волги, а после строительства Сызрано-Вяземской и Оренбургской железных дорог – в железнодорожные вагоны.

В 1876 г. в порядке эксперимента блоками батракского асфальта была замощена часть Тверской улицы в Москве. Стоимость асфальтового покрытия до сих пор оставалась высокой, поэтому строительство дорог из этого материала велось выборочно.

Конкуренция позволяла выжить только крупным производителям и привела к созданию асфальтовых компаний: «Товарищества Сызранских асфальтовых заводов» и «Общества Сызранско-Печерской асфальтовой и горной промышленности».

«Товарищество Сызранских асфальтовых заводов» было организовано Д.И. Воейковым в 1879 г. Кроме производства асфальта предприятие также занималось изготовлением и продажей мастики, асфальтового лака¹.

Качество батракского асфальта славилось по всей Российской империи. Батракский асфальт признавался лучшим в Европе и неоднократно получал высокую оценку на промышленных выставках и ярмарках. В 1882 г. на выставке в Москве асфальт Батракского завода был удостоен золотой медали, в 1886 г. в Казани – серебряной медали, в 1896 г. в Нижнем Новгороде – золотой медали, на Парижской выставке в 1878 г. – бронзовой медали².

Новый импульс увеличению выработки асфальта придала разработка штолен. В 1887 г. «Товариществом Сызранских асфальтовых заводов» была заложена первая штольня. С этого времени количество ежегодно добываемого известкового камня быстро увеличивается. Рост объемов производства стал возможным благодаря привлечению новой рабочей силы. Со всей России съезжались семьями для работы на асфальтовом заводе. В списках личного состава Батракского государственного асфальтового завода – рабочие из Симбирской, Самарской, Тамбовской, Владимирской, Калужской, Смоленской губерний³.

Все работы на заводе выполнялись вручную, с помощью лома, кувалды, лопаты, переноска тяжестей производилась на плечах, и только в канун Великой Октябрьской социалистической революции битуминозный известняк стали перевозить на лошадях⁴.

¹ Сызранский филиал ГБУСО «ЦГАСО». Ф. 10. Оп. 1. Д. 6.

² Там же. Ф. 18. Оп. 1. Д. 10. Л. 11.

³ Там же. Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 145.

⁴ Ручьева Н. Две жизни одного завода // Красный Октябрь. 1955. 4 декабря. С. 3.

Тяжелые условия труда подтачивали здоровье рабочих, живших к тому же в гнилых, пропитанных сыростью и вонью казармах.

Газета «Сызранское утро» по этому поводу писала: «Отдыха рабочим абсолютно никакого. Грязь на дворе, в конторе. Рабочие спят на нарах. Освещение на 50 человек – одна коптилка. Умываться ходят прямо на Волгу. Насекомых видимо-невидимо...»¹ В казармах процветало пьянство. О каких-либо культурных развлечениях, охране труда не могло быть и речи.

Раскаты первой революции 1905 г. донеслись и сюда. Среди рабочих распространялись листовки и прокламации. Читали их в величайшей тайне. В 1906 г. завод посетила карательная экспедиция, совершившая повальный обыск, не давший, впрочем, никаких результатов.

Попытка рабочих создать воскресную школу для самообразования окончилась полным крахом. Директор завода напрочь отказался от этой идеи, заявив, что «ворочать камни можно и без образования»².

В годы Первой мировой войны батракский асфальт стал применяться при строительстве военных объектов. Очень часто в эти годы на Батракском асфальтовом заводе использовали труд военнопленных³.

В эти годы у «Товарищества Сызранских асфальтовых заводов» и «Общества Сызранско-Печерской асфальтовой и горной промышленности» во многих городах России и за ее пределами были свои представители: П.И. Малкин в Самаре, Товарищество «Мюнх и Нееф» – в Ростове-на-Дону и Харькове, Цыперович и Гросман – в Одессе и Херсонской губернии, П.О. Шполянский – в Батуме (Южный Кавказ), «П. Стольтерфотъ и Ко» – в Риге, ТД «Г.В. Дюршмидт» – в Ташкенте, М.Я. Беркнер – в Ачинске, Ф.В. Люде – в Иркутске, «Кунст и Альберс» – во Владивостоке, а также склады у пароходства «А.И. Цехова и Ко» в Ярославле и Рыбинске⁴.

После Октябрьской революции 1917 г. «Товарищество Сызранских асфальтовых заводов» перешло в «Объединение центральных и Средневолжских известковых и гудронных заводов». В 1918 г. завод был национализирован и передан в ведение Главного управления силикатной промышленности. Структура асфальтового завода была

¹ Ручьева Н. Две жизни одного завода. С. 3.

² Там же.

³ Сызранский филиал ГБУСО «ЦГАСО». Ф. 10. Оп. 1. Д. 33. Л. 39.

⁴ Там же. Ф. 10. Оп. 1. Д. 27. Л. 1.

следующей: варочное отделение, литейная, машинное отделение, лаборатория, дробильное отделение, механическая мастерская, электротехническая, котельное отделение, водокачка, контора, столярная мастерская, кузница, хозяйственная часть.

В целях восстановления и развития силикатной промышленности региона, особенно богатого полезными ископаемыми, 1 января 1922 г. был образован Райсиликат Самарской Луки и губернии. Вместе с Батракским асфальтовым заводом в его состав вошли Жигулевская группа государственных известковых заводов и каменноломень, Государственный завод искусственного шифера № 2, Печерский государственный асфальтовый рудник и завод, Бахилловский государственный гудронный рудник и завод, Климовский государственный меловой завод, Винновский государственный алебастровый завод и другие. Райсиликат подчинялся Главному управлению силикатной промышленности Высшего Совета народного хозяйства РСФСР¹.

Во второй половине 1920-х гг. перед Объединенным заводоуправлением асфальтовых заводов «Цемтрест» встал серьезный вопрос о расширении территории Батракского асфальтового завода ввиду увеличения асфальтового производства до 45 млн пудов в год вместо проектного 1 млн пудов. Ввиду близости нефтесклада в целях пожарной безопасности необходимо было перенести жилые дома, расположенные на территории завода, на другую сторону. Проект по землеустройству завода был поручен землемеру Ульяновского губернского земельного управления Я.Н. Синеглазову². Также на территории завода было запланировано строительство будущего поселка для рабочих, служащих и культурных учреждений площадью не менее 1 десятины³.

Особое внимание стало уделяться образованию рабочих, для которых были организованы шестимесячные курсы повышения квалификации⁴. Согласно директивам Ульяновского губернского профессионального образования и Губотдела Союза строителей на заводе работала школа ученичества упрощенного типа – бронь подростков. Программа теоретических занятий была утверждена Цемтрестом. Специально для этой школы была приобретена мебель, оборудован физико-химический кабинет, закуплена литература,

¹ Сызранский филиал ГБУСО «ЦГАСО». Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 105. Л. 8-9.

² Там же. Д. 1337. Л. 32 об.

³ Там же. Л. 33.

⁴ Там же. Ф. Р-396. Оп. 1. Д. 116. Л. 36.

учебные пособия. Производственное обучение проводилось в общих мастерских и цехах завода.

В целях организации досуга ребят в школе была оборудована комната для отдыха, в которой они могли играть в настольные игры, читать выписываемые заводом газеты и журналы, работать над стенгазетой «Бронь подростков». Для них же развернулась работа кружков: текущей политики и литературно-художественного¹.

По данным из документов фонда «Камера старшего инспектора труда при исполкоме Сызранского окружного Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов г. Сызрань», в 1929 г. на заводе трудились 194 рабочих разных профессий, среди них мужчин – 168 человек, женщин – 26 человек. Средний возраст мужчин составлял 27 лет, женщин – 29 лет². В 1939 г. в рабочем поселке Батраки проживало 10,1 тысячи человек.

До Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. завод был одним из передовых предприятий края. Активно работал и развивался. С введением военного положения в объединение Батракского асфальтового завода вошел Первомайский асфальтовый завод.

В начале войны Батракский асфальтовый завод не выполнял производственные программы. Из-за недостатка сырья, битума, топлива, транспорта и рабочей силы оборудование основного производства не было полностью загружено. Первомайский и Батракский асфальтовые заводы работали поочередно³. Это отразилось не только на материально-техническом снабжении заводов, но и на моральном состоянии рабочего коллектива и руководящего состава. Вышестоящие организации смотрели на асфальтовую промышленность как на отстающую⁴. Рационализаторские мероприятия, главным образом были связаны с улучшением внутризаводского транспорта, не влияющего на производительность основного оборудования.

Перелом в работе завода произошел во втором полугодии 1943 г. за счет освоения беспрецедентной в истории завода транспортировки битума в летнее время водным транспортом с Батракского завода на Первомайский. С сентября 1943 г. завод начал выполнять план по выпуску асфальтовой мастики. По-настоящему началось соцсоревнование среди рабочих. Первыми пионерами завода, давшими рекордную выработку в период войны, стали смен-

¹ Сызранский филиал ГБУСО «ЦГАСО». Ф. Р-396. Оп. 1. Д. 116. Л. 32-33.

² Там же. Ф. Р-590. Оп. 1. Д. 137. Л. 24.

³ Там же. Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 524. Л. 60 об.

⁴ Там же. Л. 60.

ные мастера, отличники соцсоревнования Народного комиссариата промышленности строительных материалов СССР, лучшие стахановцы завода В.Ф. Киреева и Н.Т. Афонина¹.

Завод оказывал денежную и материальную помощь семьям военнослужащих, занимался пошивкой кисетов для бойцов Красной армии, закупал койки, столы, стулья для госпиталей и многое другое².

Продолжились проектные работы по строительству саморазгружающейся баржи, битумохранилища, телефонизации и т. д. Несмотря на тяжелое военное время, предприятие продолжало выпускать высококачественный асфальт.

В сентябре 1944 г. приказом Наркомстройматериалов завод был разделен на два самостоятельных завода: Батракский и Первомайский. Оба завода выполнили план по выпуску продукции более чем на 100 %.

В послевоенное время продукция завода долго оставалась востребованной. Основными потребителями асфальта в послевоенный период были: Минхлебопродуктов, Минсельхоз, Совнархозы, Минстрой союзных республик, Совмины, Минобороны, Минтрансстрой, МВД и многие другие³.

Асфальт Батракского завода отправлялся в разные города страны для восстановления разрушенных сооружений. По асфальту Батракского завода до сих пор ходят жители некоторых улиц Москвы, Санкт-Петербурга и других городов. На территории рабочего поселка Батракского асфальтового завода были построены дома для рабочих, столовая, клуб.

В 1965 г. Батракский асфальтовый завод преобразован в Октябрьский завод изоляционных материалов. В эксплуатацию был пущен цех минеральной ваты⁴.

Работа Батракского асфальтового завода – целая веха в истории городов Октябрьск, Сызрань и Самарского региона. Архивные материалы предоставляют обширные возможности для глубокого анализа истории Батракского асфальтового завода, позволяя исследовать его историю и влияние на экономику и общество Сызранского района, а также выявить ключевые факторы, способствовавшие его развитию и устойчивости.

¹ Сызранский филиал ГБУСО «ЦГАСО». Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 524. Л. 60.

² Там же. Л. 82.

³ Там же. Д. 547. Л. 651.

⁴ Там же. Д. 551. Л. 70.