

DOI: 10.15643/libartrus-2017.2.9

Заводчик С. И. Мальцов – один из пионеров русской промышленности второй половины XIX века

© С. Е. Агеев

Академия государственной противопожарной службы МЧС России
Россия, 129366 г. Москва, ул. Бориса Галушкина, 4.

Email: ageev-1965@yandex.ru

В статье рассматриваются вопросы становления и развития предпринимательства Российской империи во второй половине XIX в. На примере деятельности промышленника Сергея Ивановича Мальцова исследуется комплекс проблем, характеризующих хозяйственные, организационно-производственные, социокультурные, общественные и другие параметры развития предпринимательства во второй половине XIX в. Анализируется процесс формирования интегрированного предприятия, нацеленного как на производство машиностроения, так и товаров массового потребления. На примере сотрудничества С. И. Мальцова с руководством Министерства путей сообщения делаются выводы об отношении власти к отечественным промышленникам в указанный период времени.

Ключевые слова: частные промышленники России XIX в., железнодорожное строительство в Российской империи, отечественное паровозостроение, заводчик С. И. Мальцов, Мальцовский промышленный округ.

Во второй половине XIX в. символом перемен и прогресса в России стало бурное развитие железнодорожного транспорта и сопутствующих ему отраслей промышленности, опиравшихся на деятельных частных предпринимателей и соответствующие тому времени передовые западные технологии.

В плеяде отечественных предпринимателей одним из ярких промышленников явился заводчик Сергей Иванович Мальцов, чьи значительные заслуги перед отечественным машиностроением признавались уже современниками.

Созданный С. И. Мальцовым во второй половине XIX в. самобытный промышленный округ стоял у истоков зарождения отечественного машиностроения и явился одним из носителей индустриализации страны.

В XIX в. в России на фоне английской технической революции остро встал вопрос создания отечественной промышленности, способной выпускать высокотехнологическую продукцию, по качеству производства не уступающую зарубежной. Проблемой в решении этого вопроса стали противоречия, выражавшиеся в непостоянстве царского правительства при проведении экономической политики. Сторонники развития отечественной промышленности, находящиеся во властных структурах, периодически уступали свои позиции сторонникам, считавшим Россию исключительно аграрной страной и полагавшим за благо приобретать промышленную продукцию за рубежом, считая ее более качественной и надежной.

Без значительной финансовой помощи и протекционистской политики со стороны государства, особенно на начальном этапе, создать конкурентоспособную отечественную промышленность практически невозможно. Промышленность, особенно машиностроение, требуют колоссальных финансовых затрат, наличия высококвалифицированных инженеров и рабочих, а также значительный объем трудозатрат.

При общих мировых закономерностях рынок в дореволюционной России имел специфические национальные черты, связанные с историческими особенностями формирования государства, общества и бизнеса. Во второй половине XIX в. в Российской империи на фоне бурного развития капитализма в стране обострились противоречия во взаимоотношениях частного бизнеса и власти. Промышленники ратовали за юридическое равенство и свободу предпринимательства, но дворянско-чиновничий режим царской России не собирался делиться с промышленниками контролем за экономической жизнью страны. Царизм детально регламентировал условия и пределы частнопредпринимательской инициативы в экономической области. Бюрократический аппарат, ведавший распределением государственных заказов, предоставлением льгот, вынуждал промышленников защищать свои интересы путем использования личных связей и протекций [1, с. 214].

Тема развития отечественной конкурентоспособной промышленности, а также влияние государства на этот процесс была актуальна во второй половине XIX в., востребована она и сейчас, когда на повестке дня встал вопрос импортозамещения в условиях экономической изоляции России. История мальцовских заводов – это неотъемлемая часть истории развития российской промышленности. Представленное исследование поможет более детально постичь сущность модернизационных процессов в Российской империи, а также на примере С. И. Мальцова проанализировать проблему становления и развития отечественной частной промышленности, а также взаимоотношения власти и бизнеса.

Историография по деятельности С. И. Мальцова и его заводов в дореволюционный период была представлена отдельными публикациями В. И. Немировича-Данченко [2], А. П. Субботина [3], Н. И. Кареева [4]. После революции к теме развития мальцовского промышленного округа обращались исследователи Г. Ф. Серебряков [5], П. П. Парадизов [6] и С. С. Дозорцев [7]. В последние годы исследования по становлению и развитию мальцовских заводов описаны в исторических трудах А. А. Бауэра [8], Г. Н. Ульяновой [9, 10], Н. М. Арсеньева [11, 12], А. А. Макушева [11–13]. В перечисленных работах исследователи затрагивают экономические, социальные, социокультурные и другие аспекты предпринимательской деятельности семьи промышленников Мальцовых [14].

Сергей Иванович родился в 1810 г. Родители дали ему прекрасное домашнее образование, пригласив из Москвы первоклассных учителей. Значительно позже мемуарист М. П. Межецкий, лично знавший С. И. Мальцова, писал о нем так: «Он прекрасно владел языками французским, немецким и английским, основательная научная подготовка, чтение, частые путешествия за границу, не для удовольствия, а с исключительной целью познакомиться на месте с фабрично-заводскою промышленностью, дали возможность Сергею Ивановичу приобрести обширные сведения по разным отраслям знания, имеющим связь с этой промышленностью; он в совершенстве знал химию, физику, металлургию, механику, это были, так сказать, основные его познания» [15, с. 74].

Как сын дворянина Сергей Мальцов поступил на военную службу юнкером 21 января 1829 г. в г. Санкт-Петербург в школу гвардейских подпаручиков. В 1834 г. корнет С. И. Мальцов назначен адъютантом к генерал-майору, принцу Петру Георгиевичу Ольденбургскому, при котором состоял до самой отставки.

В 1853 г. С. И. Мальцову было пожаловано воинское звание генерала, и в этот же год он был уволен со службы «по болезни» [16, д. 1759, л. 29–45].

Бывая в развитых странах Западной Европы, будущий промышленник живо интересовался техникой, новыми достижениями в области механики, непременно посещал различные промышленные предприятия, очень внимательно изучал все производственные процессы и часто, на удивление окружающим, включался в работу в качестве простого рабочего, чтобы изучить тот или иной процесс [15, с. 75].

В 1836 г. император Николай I обнародовал Указ о сооружении первой в России Царско-сельской железной дороги.

С. И. Мальцов имел твердую позицию по созданию собственных металлоемких производств в соответствии с государственными потребностями в железнодорожном строительстве. Он с большим рвением взялся за дело коренного перепрофилирования производства своего Людиновского завода, на котором наряду с выплавкой железа и чугуна должны были занять свое место металлообработка и машиностроение. Прежде всего предполагалось наладить производство рельсопроката.

Для организации железопрокатной мастерской был приглашен известный профессор Лафтиан-Белль, для строительства доменных печей нового образца – не менее знаменитый профессор Дорн из Тюбингена, а механическое дело на мальцовских заводах консультировал известный изобретатель станков Жакар [15, с. 76].

Благодаря энергии и усилиям С. И. Мальцова уже в 1841 г. на Людиновском заводе были прокатаны первые в России отечественные рельсы [17, с. 24]. Эти первые русские рельсы, предназначенные для Николаевской железной дороги, оказались весьма доброкачественными и не уступали импортным. Так впервые была доказана возможность производства рельсов в России.

Для расширения своих предпринимательских возможностей и достижения легитимности такого рода деятельности Сергей Иванович Мальцов с целью личной организации сбыта готовой продукции своих фабрик в 1854 г. записывается в первую гильдию московского купеческого сословия [18, с. 42].

Вступив в права наследства и получив полную самостоятельность С. И. Мальцов приступил к реконструкции своих заводов и фабрик, открывая все новые и передовые на то время производства. Вследствие этого на мальцовских заводах впервые в России были освоены некоторые передовые технологии и изготовлены новейшие механизмы. Например, в Людиново было введено впервые в Европе пудлингование на дровах, пущена первая в России газовая мартеновская печь, для строительства которой приехал знаменитый английский инженер Кинкель – изобретатель нового метода стекловарения и сименовской стали [15, с. 80]. Здесь же были изготовлены первая русская паровая машина и первый русский винтовой двигатель, несколько десятилетий исправно действовавший на корвете «Воин» [8, с. 18].

Открытием С. И. Мальцова в паровозостроении стали «сухопуты», своего рода первые паровые автомобили, каждый «сухопут» мог одновременно везти 10 груженых платформ с 1000 пудами руды со скоростью 6 км/ч [19, с. 17].

В 1871 г. С. И. Мальцов построил у себя первую в России частную телеграфную линию [8, с. 19]. Через несколько лет к телеграфной линии (составлявшей 285 км) добавилась и телефонная (320 км) [20, с. 185]. За свой счет, из исключительно своего материала и своими рабочими силами в 1877–1878 гг. Сергей Иванович, одним из первых в России, устроил для сообщения внутри своего Мальцовского промышленного округа 289-верстную узкоколейку, стоившую ему 2 млн. рублей [18, с. 48].

Мальцовская паровая молотилка на выставке в Одессе, единственная русская среди образцов иностранных фирм, превзошла все показанные и получила высшую награду [17, с. 24]. На Московской политехнической выставке в 1872 г. Людиновскому заводу были присуждены Большая золотая медаль и аттестат первой степени за демонстрацию процесса изготовления паровоза, начиная с сырой отливки деталей и заканчивая его полной сборкой и отделкой.

О высоком технико-технологическом уровне мальцовских заводов свидетельствует также организованное в Людинове одно из первых в России производство паровозных машин и паровозов.

В конце 60-х гг. XIX в. в России довольно быстрыми темпами стало разворачиваться железнодорожное строительство. В результате увеличилась потребность в паровозах и вагонах, до этого времени привозимых исключительно из-за границы. Министерство путей сообщения обратилось к промышленникам с просьбой поддержать государство в создании железнодорожно-строительной отрасли и в 1868 г. разместило заказы, в том числе и на Людиновском заводе [17, с. 66]. Первую железнодорожную продукцию мальцовские заводы выпустили уже через год, за 6 лет было изготовлено 118 паровозов [17, с. 69].

Бесперебойно действующий, прекрасно налаженный механизм Мальцовского промышленного округа имел достаточно развитую инфраструктуру. В пору своего расцвета, в 1870-х гг., Мальцовский промышленный округ занимал огромную территорию, протяженность которой с севера на юг в среднем составляла 120 км, с запада на восток – 80 км, а общая площадь – 6 тыс. кв. км [18, с. 46]. Здесь находилось 25 крупных заводов и около 130 мелких обслуживающих предприятий. Число рабочих насчитывало 13–15 тыс. человек, а всего на территории округа проживало около 100 тыс. человек [18, с. 47].

Все это многообразие заводов и фабрик базировалось в основном на местном сырье. Так, например, железная руда для Людиновского завода поступала из Маклаковского (до 25 000 пудов), Зимницкого (89 000 пудов), Которского (до 109 000 пудов) рудников; кроме того, руду привозили из Чернышевской, Милеевской и Брынской волостей (до 2500 пудов). Добывалась руда и в других окрестных селах и деревнях, раскинувшихся преимущественно вдоль рек Которянки и Драгошанки. Каменный уголь разрабатывался около деревни Славинка Зимницкой волости и деревни Буда. Общее количество угля, добывающегося на обеих шахтах в 1881 г., составляло до 400 тыс. пудов в год [21, с. 20].

Кроме руды и каменного угля, в Мальцовском промышленном округе добывалось и перерабатывалось множество других полезных ископаемых: поташ и мел (в Доманове), чистый белый кварцевый песок (Будский хутор), применяемые в стекольном и хрустальном деле. Глина для изготовления фаянсовой посуды добывалась на месте, около самого Песоченского завода. Химически чистые огнеупорные глины, очень плотные, черного цвета разрабатывались на Будском хуторе. Во многих местах добывалась глина красная, желтая, белая и синяя, годная для черепиц, горшков и кирпича [21, с. 20].

Создавая заводы, передовые российские промышленники, имена которых известны всему миру – С. Т. Морозов, С. И. Мамонтов, С. И. Щукин – радели не только за производство, но и благоустраивали повседневный быт своих рабочих, а также вкладывали немалые средства в культурное развитие заводских поселений и городов [22, с. 12]. Такая забота заводчиков на первый взгляд могла казаться своеобразной формой альтруизма либо «барским» чудачеством. Однако в таком случае они не смогли бы сколотить миллионы, а продукция их заводов вряд ли бы была конкурентоспособной и передовой.

Не отличался в этом плане от передовых российских промышленников и заводчик С. И. Мальцов, который на свои средства строил школы, больницы, храмы и церкви, тем самым создавая инфраструктуру заводских поселений [18, с. 80].

На протяжении всей своей деятельности заводчик С. И. Мальцов доказывал, что изготовление машин, станков и промышленных товаров можно и должно производить в России на отечественных предприятиях руками русских рабочих, преимущественно из местного сырья и материалов.

Полный сознания своего могущества и широких технических возможностей Мальцовского промышленного округа Сергей Иванович Мальцов предпринял самое грандиозное дело, приведшее, однако, впоследствии к упадку и краху семейного дела.

Этим грандиозным делом стало заключение и выполнение уникального долгосрочного контракта, по которому С. И. Мальцов обязался в течение шести лет изготовить по заказу министра путей сообщения П. П. Мельникова для департамента железных дорог 150 паровозов и 3 тыс. вагонов, платформ, полувагонов. Общая сумма подряда по установленным контрактом ценам должна была составить более 7 млн. рублей [20, с. 188].

Такой крупный казенный заказ должен был обеспечить подвижным составом бурно растущую в пореформенное время сеть российских железных дорог. Договор с правительством был настолько колоссального масштаба, что на его исполнение не решился ни один из крупнейших промышленников России того времени, в том числе и Н. И. Путилов [23, д. 126, л. 21–21 об.].

С. И. Мальцов конечно предполагал, что данный контракт на столь огромную сумму сопряжен с известным риском, но все же надеялся, что степень риска будет смягчена благонадежностью такого партнера, как русское правительство, тем более правительственные чиновники заверили его во всяческом пособии и в дальнейших постоянных заказах.

Как же он ошибся, рассчитывая увидеть в правительстве честного партнера. Даже могучая энергия Сергея Ивановича, пущенная на переустройство всего производства для нового дела, не поспела за сменой декораций в правительственной политике.

Для исполнения указанного правительственного заказа С. И. Мальцов вложил огромные личные деньги на крайне необходимую модернизацию технологических линий своих заводов. Однако исполнение им в полном объеме условий контракта возврата денежных средств, а также и ожидаемой прибыли не дало, так как сменивший на посту министра путей сообщения П. П. Мельникова граф А. П. Бобринский полагал, что нет нужды заказывать паровозы в России, и взял курс на обеспечение российских железных дорог заграничными паровозами и вагонами [8, с. 27].

Как следствие этого, со стороны правительства начались постоянные уточнения условий контракта, волокита в принятии необходимых решений со стороны чиновников департамента, участились отсрочки платежей за уже поставленные паровозы и вагоны [24, с. 11].

Печальный результат экономического альянса заводчика С. И. Мальцова с государством наглядно показал, что промышленник подвергает себя наибольшему риску, если решает иметь дело с таким ненадежным партнером, как русское правительство.

Также немаловажную роль в экономическом крахе Мальцовского промышленного округа сыграл политический кризис, повлекший за собой упадок и депрессию 1873–1877 гг., повторившийся затем в 1882–1884 гг. Тяжелое положение усугубляли частые неурожайные годы, еще более обострившие экономическую ситуацию.

Еще одним отрицательным фактором стали еврейские погромы начала 1880-х гг., прокатившиеся по южным губерниям страны. Это ощутимо сократило поступления в семейный бюджет, так как евреи были основными оптовыми покупателями хрустальной и стеклянной продукции, а также сельскохозяйственных машин, производившихся на мальцовских заводах [18, с. 51].

В 1880 г. на заводских складах С. И. Мальцова находилось готовой продукции более чем на 1.5 млн. рублей, но она не могла быть реализована из-за падения спроса на промышленные товары [8, с. 27].

Идея Сергея Ивановича Мальцова о развитии отечественной частной промышленности на паритетной основе с государством оказалась не состоятельна в силу нестабильности и колебаний правительственного курса в отношении к частным предпринимателям и развитию экономики страны в целом, что часто было обусловлено негативной деятельностью высших чиновников.

Производство начало сокращаться, заводы и промышленные селения приходило в упадок. Чтобы не допустить окончательного развала, был возбужден вопрос о передаче дела в ведение казны как главного кредитора, что и произошло 28 августа 1885 г. При переходе в казну имущество Мальцовского промышленного округа было оценено в огромную по тем временам сумму – без малого 16 млн. рублей [25, д. 4304, л. 1].

21 декабря 1893 г. Сергей Иванович Мальцов скончался.

Будучи патриотом и передовым заводчиком России С. И. Мальцов одним из первых в стране оценил колоссальные возможности и перспективы отечественной промышленности, без развития которой не возможен качественный скачок в развитии всей экономики страны. Многие промышленные машины и изделия, изготовленные на заводах С. И. Мальцова, были уникальными, а некоторые из них были сделаны впервые в России. Именно за это соотечественники называют С. И. Мальцова одним из пионеров российской промышленности.

Литература

1. Шелохаев В. В. Общациональные интересы в конфронтационном обществе // *Россия: государственные приоритеты и национальные интересы*. М., 2000. 399 с.
2. Немирович-Данченко В. И. *Америка в России – Русская Мысль*. М., 1882.
3. Субботин А. П. *Мальцовский заводской район. История и настоящее экономическое положение*. СПб., 1892.
4. Кареев Н. И. Мальцовский заводской округ // *Энциклопедический словарь: изд-во Брокгауза и Ефрона*. СПб., 1896. Т. 18а. С. 510–511.
5. Серебряков Г. Ф. *Развитие промышленности Мальцовского округа: (исторический очерк)*. Мальцкомбинат, 1928. 81 с.
6. Парадизов П. П. Мальцовские заводы в XVIII–XIX вв. (к истории промышленного капитализма в России) // *История пролетариата СССР*. М., 1930. Вып. 2. С. 114.
7. Дозорцев С. С. Мальцовские заводы и российские монополии // *Брянский краевед*. Брянск, 1974. Вып. VII. С. 283.
8. Бауэр А. А. *Мальцовский мир: Научный сборник*. Киров: Людиновская городская типография, 1999. Вып. 1. 138 с.
9. Ульянова Г. Н. Взгляды Сергея Ивановича Мальцова по общественным вопросам // *С. И. Мальцов и история развития Мальцовского промышленного района*. Брянск. 1994. Ч. I. С. 31.
10. Ульянова Г. Н. Мальцовы: 200 лет на российском рынке // *Мальцовский мир: Научный сборник*. Вып. 1. Киров: Людиновская городская типография, 1999. С. 12.
11. Арсентьев Н. М., Макушев А. А. *Российские предприниматели Мальцовы*. Саранск: Мордовское книжное издательство, 2006. 260 с.

12. Арсентьев Н. М., Макушев А. А. *Хрустальные короли России*. М.: Наука, **2002**. 304 с.
13. Макушев А. А. *Предпринимательская деятельность Мальцовых во второй половине XVIII – начале XX века: индустриальное наследие*. Саранск: Мордовское книжное издательство, **2006**. 380 с.
14. Агеев С. Е. Историография деятельности частных русских промышленников второй половины XIX века на территории центральной России // *Вестник Брянского государственного университета*. **2014**. №2. С. 19–21.
15. Немчинова Д. И. *Художественное стекло Дятьковского завода. Страницы истории*. СПб.: Искусство России, **2009**. 270 с.
16. РГВИА. Ф. **3545**. Оп. 4.
17. Бауэр. А. А. С. И. *Мальцов и история развития Мальцовского промышленного района: Историко-краеведческий очерк*. Брянск: Грани, **1994**. 101 с.
18. Агеев С. Е. Развитие частнопредпринимательской промышленности России во второй половине XIX века (по материалам Мальцовских заводов): рукопись магистерского исследования. МГПУ, **2012**. 117 с.
19. Ерохина. Н. И. *Людиновский тепловозо-строительный*. Калуга: Золотая аллея, **1995**. 198 с.
20. Захаров В. Н., Сорокин А. К., Бовыкин В. И. *Предпринимательство и предприниматели России от истоков до начала XX века*. М.: РОССПЭН, **1997**. 342 с.
21. Бауэр. А. А. С. И. *Мальцов и история развития Мальцовского промышленного района: Историко-краеведческий очерк. Ч. II*. Брянск: Грани, **1998**. 143 с.
22. Леванов Б. В., Орчакова Л. Г. *Российские меценаты и благотворители 19–20 вв.: Учебное пособие*. М.: РУДН, **2010**. 226 с.
23. Государственный архив Брянской обл. Ф. 287. Оп. 2.
24. Галаган А. А. *История Российского предпринимательства: Курс лекций*. М., **1997**. 160 с.
25. ГА РФ. Ф.730. Оп.1.

Поступила в редакцию 31.01.2017 г.

После доработки – 16.04.2017 г.

DOI: 10.15643/libartrus-2017.2.9

Industrialist S. I. Maltsov as one of the pioneers of Russian industry of the second half of the nineteenth century

© S. E. Ageev

*Academy of the State Fire Service of the Ministry of Emergency Situations of Russia
4 Boris Galushkin Street, 129366 Moscow, Russia.*

Email: ageev-1965@yandex.ru

The article is devoted to the history of development of Russian entrepreneurship in the second half of the 19th century. Sergei Ivanovich Maltsov was a well-known Russian industrialist. In the territory of the Kaluga region in the second half of the 19th century, S. I. Maltsov created a large industrial zone. The factories of the Maltsov industrial region produced railways, steam engines, steamships, locomotives, wagons, agricultural machines. In the town Dyatkovo, Maltsov's plant produced unique crystal goods. In 1871 Maltsov built the first personal telegraph line in Russia. In two years (1877–1878) a narrow-gauge railroad with a length of more than 300 km was constructed, which connected all the factories of the Maltsovsky industrial region. All the Maltsov's products and machines were of excellent quality. At the Moscow Polytechnic Fair in 1872, S. I. Maltsov was awarded a gold medal and a certificate of the first degree for demonstrating the process of manufacturing a locomotive. In the 1870s, Maltsov carried out a large order from the Ministry of Railways of the Russian Empire. He produced 150 locomotives and about 3 thousands wagons. However, the new minister did not pay for the order. The government of the Russian Empire turned out to be an unreliable trading partner. Bureaucratic arbitrariness led to the collapse of Maltsov's enterprise. In 1893 S. I. Maltsov died. Many of his machines and industrial products were unique and some of them were made for the first time in Russia. Therefore, we call S. I. Maltsov a pioneer of Russian industry.

Keywords: private industrialists, Russia, Russian Empire, 19th century, railway construction, steam locomotive production, S. I. Maltsov, Maltsovsky industrial district.

Published in Russian. Do not hesitate to contact us at edit@libartrus.com if you need translation of the article.

Please, cite the article: Ageev S. E. Industrialist S. I. Maltsov as one of the pioneers of Russian industry of the second half of the nineteenth century // *Liberal Arts in Russia*. 2017. Vol. 6. No. 2. Pp. 194–202.

References

1. Shelokhaev V. V. *Rossiya: gosudarstvennye priority i natsional'nye interesy*. Moscow, 2000.
2. Nemirovich-Danchenko V. I. *Amerika v Rossii – Russkaya Mysl' [America in Russia – Russian idea]*. Moscow, 1882.
3. Subbotin A. P. *Mal'tsovskii zavodskoi raion. Istoriya i nastoyashchee ekonomicheskoe polozhenie [The Maltsovsky industrial district. History and present economic situation]*. Saint Petersburg, 1892.
4. Kareev N. I. *Entsiklopedicheskii slovar': izd-vo Brokgauza i Efrona*. Saint Petersburg, 1896. Vol. 18a. Pp. 510–511.
5. Serebryakov G. F. *Razvitie promyshlennosti Mal'tsovskogo okruga: (istoricheskii ocherk) [The development of the Maltsovsky industrial district: (historical essay)]*. Mal'tskombinat, 1928.
6. Paradizov P. P. *Istoriya proletariata SSSR*. Moscow, 1930. No. 2. Pp. 114.
7. Dozortsev S. S. *Bryanskii kraeved*. Bryansk, 1974. Vyp. VII. Pp. 283.
8. Bauer A. A. *Mal'tsovskii mir: Nauchnyi sbornik [The world of Maltsov. Scientific collection]*. Kirov: Lyudinovskaya gorodskaya tipografiya, 1999. No. 1.
9. Ul'yanova G. N. *S. I. Mal'tsov i istoriya razvitiya Mal'tsovskogo promyshlennogo raiona*. Bryansk, 1994. Ch. I. Pp. 31.
10. Ul'yanova G. N. *Mal'tsovskii mir: Nauchnyi sbornik*. No. 1. Kirov: Lyudinovskaya gorodskaya tipografiya, 1999. Pp. 12.
11. Arsent'ev N. M., Makushev A. A. *Rossiiskie predprinimateli Mal'tsovy [The Maltsovs, Russian entrepreneurs]*. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo, 2006.

12. Arsent'ev N. M., Makushev A. A. *Khrustal'nye koroli Rossii [Crystal kings of Russia]*. Moscow: Nauka, **2002**.
13. Makushev A. A. *Predprinimatel'skaya deyatel'nost' Mal'tsovykh vo vtoroi polovine XVIII – nachale XX veka: industrial'noe nasledie [Entrepreneurship of the Maltsovs in the second half of the 18th–early 20th centuries: industrial heritage]*. Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo, **2006**.
14. Ageev S. E. *Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo universiteta*. **2014**. No. 2. Pp. 19–21.
15. Nemchinova D. I. *Khudozhestvennoe steklo Dyat'kovskogo zavoda. Stranitsy istorii [Art glass of Dyatkovo plant. The pages of history]*. Saint Petersburg: Iskusstvo Rossii, **2009**.
16. RGVIA. F. **3545**. Op. 4.
17. Bauer. A. A. S. I. *Mal'tsov i istoriya razvitiya Mal'tsovskogo promyshlennogo raiona: Istoriko-kraevedcheskii ocherk [Maltsev and history of the Maltsovsky industrial district: local history essay]*. Bryansk: Grani, **1994**.
18. Ageev S. E. *Razvitie chastnopredprinimatel'skoi promyshlennosti Rossii vo vtoroi polovine XIX veka (po materialam Mal'tsovskikh zavodov): rukopis' masterskogo issledovaniya. MGPU, 2012*.
19. Erokhina. N. I. *Lyudinovskii teplovozo-stroitel'nyi [Lyudinovsky Locomotive Plant]*. Kaluga: Zolotaya alleya, **1995**.
20. Zakharov V. N., Sorokin A. K., Bovykin V. I. *Predprinimatel'stvo i predprinimateli Rossii ot istokov do nachala XX veka [Entrepreneurship and entrepreneurs of Russia from the origins to the early 20th century]*. Moscow: ROSSPEN, **1997**.
21. Bauer. A. A. S. I. *Mal'tsov i istoriya razvitiya Mal'tsovskogo promyshlennogo raiona: Istoriko-kraevedcheskii ocherk [Maltsev and history of the Maltsovsky industrial district: local history essay]. Ch. II*. Bryansk: Grani, **1998**.
22. Levanov B. V., Orchakova L. G. *Rossiiskie metsenaty i blagotvoriteli 19–20 vv.: Uchebnoe posobie [Russian patrons of arts and philanthropists of the 19th–20th centuries: Textbook]*. Moscow: RUDN, **2010**.
23. Gosudarstvennyi arkhiv Bryanskoï obl. F. 287. Op. 2.
24. Galagan A. A. *Istoriya Rossiiskogo predprinimatel'stva: Kurs lektzii [History of the Russian entrepreneurship: Lectures]*. Moscow, **1997**.
25. GA RF. F.730. Op.1.

Received 31.01.2017.

Revised 16.04.2017.