

РУССКИЙ АМЕРИКАНЕЦ

Микитюк В. П.

научный сотрудник Института Истории и Археологии УрО РАН

ЧЕТА, КОТОРАЯ ДРУГИМ НЕ ЧЕТА



30 июля 1865 года в екатеринбургском кафедральном Богоявленском соборе состоялась процедура бракосочетания: потомственная почетная гражданка Елизавета Ивановна Рязанова

(1845-?) вышла замуж за потомственного почетного гражданина Ивана Ивановича Любимова (1838-1899). Эта свадьба вызвала множество пересудов, что в общем-то было и неудивительно, так как жених и невеста принадлежали к известнейшим уральским предпринимательским родам.

Елизавета Ивановна была внучкой знаменитого коммерсанта и золотопромышленника Якима Меркурьевича Рязанова, пользовавшегося едва ли не всероссийской известностью. Отец Рязановой Иван Якимович также являлся золотопромышленником. Кроме того, он был владельцем салотопенного завода и пароходства, суда которого занимались перевозками грузов «между городами Тобольском и Березовым и селением Обдорском». Отец жениха Иван Филиппович Любимов был весьма солидным пермским коммерсантом, торговавшим уральским железом, зерном и солью, а также владельцем канатного завода и крупного пароходства, занимавшегося перевозкой грузов и пассажиров от Перми до Нижнего Новгорода. Небезынтересным представляется то обстоятельство, что первый пароход Ивана Филипповича назывался «Екатеринбург».

«ВЛАДЕЛЕЦ ЗАВОДОВ, ГАЗЕТ, ПАРОХОДОВ»

Еще при жизни отца Иван Иванович Любимов стал опытным предпринимателем, так как с юных лет принимал посильное участие в торгово-промышленных делах. Получив скромное домашнее образование и традиционное для купеческой среды воспитание, для которого была характерна консервативность, Иван Иванович, тем не менее, значительно отличался от других представителей уральского купечества. Одним из существенных отличий, резко выделявшим Любимова из общей предпринимательской массы, было смелое использование банковского кредита. Многие купцы подозрительно относились к банкам и прибегали к банковским кредитам только в крайнем случае. В некрологе, посвященном пермскому пароходчику Григорию Козьмичу Каменскому (1814-1893), имелись такие слова: «В ведении дела он старался быть независимым, и потому для себя не только никогда не прибегал к помощи банков, напротив, обеспечивал себя запасным капиталом на случай несчастья и убытков; капитал этот никогда не пускался в оборот, хотя размеры дела от этого и страдали». Завершая вышесказанное, автор некролога выдал следующую сентенцию: «Пример достойный подражания, особенно для современных коммерсантов».



Иван Иванович, хорошо знавший и уважавший Г. К. Каменского, не собирался подражать старшему товарищу и следовать его правилам ведения коммерческих дел. Если Григорий Каменский «...никогда не гнался... за быстрым обогащением, не предпринимал дел сомнительных, расширяя свое дело постепенно», то Иван Любимов, также не гнавшийся за богатством, не любил медлительности и постепенности и всегда был готов ввязаться в новое дело. Являясь смелым и

предприимчивым человеком, восприимчивым ко всему новому, Любимов не раз совершал рискованные шаги, грозившие ему разорением. В то же время он никогда не отличался склонностью к авантюризму: смелым и рискованным шагам всегда предшествовал тщательный анализ ситуации.

Возглавив семейную фирму, Иван Иванович больше десятка лет не предпринимал никаких резких шагов, делая основную ставку на грузовые и пассажирские перевозки по Волге и Каме, а также на эксплуатацию Березниковского солеваренного завода, продукция которого расходилась по всей России. В начале 1870-х годов Любимов осознал, что при постоянно растущей конкуренции со стороны пермских и вятских пароходных фирм, а также владельцев солеварен сохранить свои позиции на рынке можно только при условии принятия неординарных мер. Задавшись целью не только отбить атаки настырных конкурентов, но и захватить новые рыночные сегменты, Любимов действовал быстро и решительно.

В 1873 году он переоборудовал свой солеваренный завод, устроив солеварни по баварскому способу. Еще одним ноу-хау Любимова стал отказ от использования в качестве топлива дров, которые были заменены углем с Кизеловского месторождения. Нововведения позволили увеличить объем производства: солеваренный завод стал ежегодно вываривать до 2 млн. пудов соли. Продукция любимовского предприятия пользовалась хорошим спросом на рынке и приносила неплохую прибыль своему хозяину.

Дав бой конкурентам по солеваренному промыслу, Иван Иванович взялся за пароходчиков. В первую очередь он решил обзавестись своим судостроительным заводом и организовать производство пароходов более совершенной конструкции. В 1876 году Любимов приобрел в Перми остатки построек механического и судостроительного заводов, находившихся на берегу Камы. Вскоре после совершения сделки на месте пепелища закипела работа: были возведены каменные корпуса механического, сборочного, кузнечного, литейного и некоторых других цехов. Одновременно рядом с заводом была построена канатная фабрика и сооружена удобная гавань.

Первое время судостроительный завод не приносил прибыли, что настроило любимовских конкурентов на мажорный лад. Иван Любимов, зная о настроениях конкурентов, не унывал. Он переоборудовал старые пароходы, а также пополнил свою флотилию новыми судами, которые по американской технологии были построены двухпалубными. Последнее обстоятельство позволило увеличить объем пассажирских перевозок. Одновременно Иван Иванович значительно увеличил комфортабельность своих судов, что сделало их весьма привлекательными для пассажиров. Пароходы «Березники», «Екатеринбург» и теплоход «Урал» были в числе лучших судов, плавающих по Волге и Каме. Вышеописанные мероприятия позволили И. И. Любимову не только повысить объем прибыли, но и вытеснить с Камы ряд крупных пароходных фирм.



Виды рѣки Камы. Выходъ пассажировъ съ пристани Любимова въ Перми.

Успех Ивана Ивановича побудил других пароходчиков заняться переустройством своих судов, благодаря чему любимовский судостроительный завод стал получать большое количество заказов на сооружение барж и пароходов, а также на производство паровых машин, паровых котлов и прочих судовых механизмов. Со временем завод расширил ассортимент производимой продукции, начав изготовление железнодорожных принадлежностей и морских шхун, предназначенных для перевозки нефти и керосина.

В конце 1870-х годов Иван Иванович проявил интерес к разработке Нижне-Губахинских каменноугольных месторождений. Начав добычу угля со скромных размеров, Иван Иванович вскоре значительно увеличил ее, что позволило ему стать одним из крупнейших углепромышленников России. В 1882 году он отправил продукцию своих копей в Москву на Всероссийскую промышленно-художественную выставку. В описании горно-заводского отдела выставки о любимовских экспонатах говорится следующее: «Разработка этих копей, начатая в конце 1879 г., достигла до 2 миллионов пудов, а в будущем 1883 г. предполагается уже добыть до 5 миллионов пудов. Уголь этих копей принадлежит к числу сухих газовых, обладающих значительной вязкостью, как это доказываются помещенными на выставке, высеченными из этого угля бюстом Ермака и гербом Пермской губернии».

Добившись сразу по нескольким направлениям блестящих успехов, Иван Любимов на этом не успокоился. Зная, что российские фабрики и заводы предъявляют значительные требования на соду, удовлетворяющиеся за счет импорта, уральский предприниматель решил основать содовой завод. В это время наиболее прогрессивным способом получения соды аммиачным путем являлся метод, разработанный бельгийским химиком Э. Сольве. Иван Иванович начал с бельгийцем переговоры, которые шли очень трудно, так как обе высокие договаривающиеся стороны сильно не нравились друг другу.

В 1881 году договор между Э. Сольве и И. И. Любимовым был всё-таки заключен, а в 1883-м состоялся пуск Березниковского содового завода, рассчитанного на ежегодное производство 6 тыс. тонн соды. Не успел Иван Иванович порадоваться новому успеху, как выяснилось, что хитроумный бельгиец открыл не все секреты своего метода производства. Три года Любимов пытался наладить производство, неся при этом огромные убытки. К 1887 году содовый завод оказался на грани разорения. «Помощь» пришла оттуда, откуда не ждали. Э. Сольве предложил взять управление Березниковским заводом в свои руки - только на этих условиях он откроет все секреты своего метода. Любимов не без зубовного скрежета был вынужден согласиться. В 1887 году было учреждено акционерное общество «Любимов, Сольве и Ко» с капиталом в 3 млн. рублей.

Союз с Сольве, подкрепленный акционерным капиталом, позволил не только довести до ума производство соды на Березниковском заводе, но и основать в 1890 году далеко за пределами Урала новый содовый завод. После того как Березниковское предприятие и завод на Северном Донце заработали на полную мощность, Россия смогла полностью отказаться от импорта соды.

К концу 1880-х годов Иван Иванович создал мощную многопрофильную фирму, которая занималась перевозками грузов и пассажиров в Волго-Камском бассейне, производством соли, соды, добычей каменного угля, изготовлением пароходов, теплоходов, различных механизмов и деталей. Любимовская фирма по многим показателям была одной из крупнейших на Урале, а в области химического производства входила в тройку самых крупных компаний Российской империи. Благодаря разнообразной предпринимательской деятельности Иван Любимов вполне мог именоваться «владельцем заводов, газет, пароходов», но с одним исключением - газет пермяк не издавал.

Успехи Любимова во многом определялись незаурядностью его личности. За склонность вести дела с большим размахом современники прозвали пермского миллионера «русским американцем». Ивана Ивановича отличала от многих коллег по предпринимательскому цеху не только склонность к грандиозным начинаниям, но и гуманное отношение к рабочим. Современники не без удивления отмечали, что на любимовском судостроительном заводе не было казарм, в которых многие предприниматели предпочитали селить своих рабочих.

Об ужасающих условиях жизни в этих казармах в России было хорошо известно. Про любимовских рабочих в одной журнальной корреспонденции было сказано следующее: «Рабочие помещением при заводе не пользуются. Все они нанимают квартиры в прилегающей к заводу части города; многие рабочие, особенно из числа тех, которые работают на заводе уже 10 и более лет, имеют на окраинах города собственные дома». Подобная картина может иметь только одно объяснение: любимовские рабочие имели заработок, который позволял им нанимать жилье и обзаводиться собственными домами.

Имелись и другие примеры гуманного отношения И. И. Любимова к своим служащим и рабочим. Известно, в частности, что он иногда брал для исполнения на механическом заводе невыгодные заказы, от которых нес убытки. Так, в 1890-х годах Иван Иванович взял заказ на изготовление железных барж для пограничников. Баржи принесли ему убыток в размере

нескольких тысяч рублей. Столь невыгодный заказ Любимов взял, желая загрузить производственные мощности судостроительного завода и обеспечить работой служащих и рабочих, численность которых колебалась от 350 до 2 тыс. человек. Массовых увольнений Иван Иванович старался избегать, зная, что уволенным будет трудно найти работу.

Являясь убежденным филантропом, Иван Любимов часто оказывал финансовую помощь общественным организациям Перми. В частности, он помогал местному отделению православного миссионерского общества, губернскому попечительству детских приютов, научно-промышленному музею, общественной библиотеке. В 1876 году Иван Иванович, заботясь о процветании Пермского реального училища, пожертвовал ему один из своих домов, после чего стал делать ежегодные взносы в 2 тыс. рублей на содержание здания училища и помощь учащимся. Многие для родной Перми Любимов успел сделать на посту городского головы, которым в 1870-х годах избирался дважды.

Напряженная предпринимательская деятельность и насыщенная общественная работа негативным образом сказались на здоровье И. И. Любимова. В январе 1899 года, едва разменяв седьмой десяток лет, Иван Иванович скончался. Основными наследниками и продолжателями его дела стали вдова Елизавета Ивановна и племянник Иван Михайлович. Елизавета Любимова, скорбя по мужу, многое сделала для увековечения его памяти. В 1906 году она открыла в Перми вдовый дом имени И. И. Любимова, на сооружение и оборудование которого было потрачено 450 тыс. рублей.

В советский период истории Елизавета Ивановна и остальные Любимовы канули в неизвестном направлении. Новая власть постаралась стереть память о «русском американце», но полностью сделать ей этого не удалось. Еще очень долго работали некоторые бывшие любимовские заводы и не менее долго плавали по Каме и Волге бывшие любимовские пароходы, напоминая о своем мудром и талантливом хозяине.