

## СТРОИТЕЛЬ ЗАВОДА В. Ф. КРАХТ

Первым директором Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода в Бежице стал Владимир Федорович Крахт. Учредители заводского акционерного общества В. Ф. Голубев и П. И. Губонин назначили В. Ф. Крахта сначала строителем, а потом директором завода.

Кто такой Крахт? Владимир Федорович Крахт родился в г. Москве в семье кузнеца Фридриха Готлиба Крахта, который приехал в Россию из Германии. Владимир получил техническое образование в Германии. Несколько лет работал на металлургическом заводе, хорошо освоил литейное производство.

Начав самостоятельное дело, В. Ф. Крахт взял в аренду у генерала Львова несколько десятин земли, на которой П. И. Губонин свел лес для строительства железнодорожной линии Орел — Витебск. Здесь было много остатков лесопорубки — пни, сучья, валежник, которые обязан был убрать Губонин. Крахт взялся за очистку. Он построил химический завод по производству смолы, ультрамарина, дегтя.

Крахт, кроме того, построил домы и стал выплавлять чугун, но из-за трудностей с добычей болотной руды — ее было мало — выплавка металла не давала ощутимой выручки. Более выгодно было производство механических веществ.

Возле своих заводиков В. Ф. Крахт построил несколько восьмиквартирных барачков для постоянных рабочих, поставил свой дом, который затем заменил добротным особняком. Этими постройками возле станции Бежицкой было положено начало поселку Бежица. После появления Брянского завода места за железнодорожной линией от завода стали называть Крахтовской стороной, крахтовскими постройками.

Будучи на ст. Бежицкой, В. Ф. Голубев, работающий в это время управляющим железной дорогой Орел — Витебск, посетил чугуноплавильный завод Крахта. Его удивили порядок, чистота. В беседе с Крахтом Голубев узнал, что тот хорошо знаком с литейным делом и с производством рельсов. Лить рельсы, говорил Крахт, не такое уж сложное дело. Производство их можно бы наладить хоть здесь, на Бежицкой станции.

Так Голубев и Крахт пришли к выводу, что поскольку в России ведется большое строительство железных дорог, следует готовить рельсы здесь, а не везти их из-за границы.

Когда Голубев предложил В. Ф. Крахту объединиться и построить рельсопрокатный цех, он ответил, что не имеет сейчас достаточно средств на это предприятие. Однако, сказал Крахт, он может помочь в строительстве такого завода.

В. Ф. Голубев загорелся идеей. Будучи управляющим

дорогой, он понимал, как остро стоит проблема снабжения рельсами в России. Второй раз В. Ф. Голубев приехал на ст. Бежицкая к Крахту после согласия Губонина стать учредителем акционерного общества Брянского рельсопрокатного завода.

Приехал он не с пустыми руками, а с планом нового завода. Они долго обсуждали его, побывали на месте, где предполагали строить завод, и занялись расчетами. Голубев тут же, используя свое положение управляющего, от ст. Бежицкая проложил к месту будущей стройки железнодорожную ветку. Затем для завода были приобретены вагоны и паровоз.

Крахт развернул работы. К этому времени он стал акционером нового завода. Голубев и Крахт поехали в Германию и заказали оборудование для рельсопрокатного завода. Когда они вернулись в Россию, В. Ф. Голубев получил предложение от департамента железных дорог занять должность главного инженера строительства Уральской горнозаводской железной дороги.

Предложение было заманчивым, ставка высокая, а Голубев испытывал нужду в деньгах. И он согласился, зная, что строительство Брянского завода находится в надежных руках. Он верил В. Ф. Крахту, его способностям, ценил надежность работ, за которые Крахт брался.

Однако Виктор Федорович Голубев неоднократно на один-два дня заглядывал на ст. Бежицкую, чтобы еще раз убедиться в выполнении намеченных работ. И каждый раз оставался доволен. Все шло по плану, на стройке был порядок.

Еще не было закончено сооружение цеха, как поступили сведения о том, что его оборудование можно получить из Германии. Голубев направил туда Крахта. Одновременно сам выехал на ст. Бежицкую, чтобы осмотреть доставленный прокатный стан и другое оборудование.

В этот приезд В. Ф. Голубев понял, что без него дальнейшее строительство и наладка невозможны. Он подал прошение об отставке в департамент железных дорог, чтобы вплотную заняться делами Брянского завода.

Два месяца В. Ф. Голубев посвятил завершению строительства прокатного стана и наладке оборудования. После получения первых рельсов акционеры назначили В. Ф. Крахта директором.

Когда население призаводского поселка значительно выросло, В. Ф. Крахт вместе с Л. К. Фойтгом построили в Бежице пекарню (август 1875 г.). Заводское акционерное общество разрешило им пользоваться пекарней в течение трех лет с правом выкупа в полную собственность. Так в Бежице появился первый хлебозавод.

Известно, что В. Ф. Крахт в 1886 году, работая инжене-



ром-механиком Брянского завода, имел свой собственный сахарный завод в уезде. К сожалению, в документах не указан его точный адрес.

В 1892 году В. Ф. Крахт ушел в отставку, оставив заводу свой особняк, домы и акции в погашение задолженности акционерному обществу Брянского завода. Он уехал в Смоленскую губернию и поселился в селе Токарево (ныне Гагаринский район), где прожил последние десять лет. В 1902 году он перезахоронен на фамильном участке немецкого кладбища в Москве.

Ф. ИСАЙЧИКОВ,  
краевед.

На снимке: В. Ф. Крахт.