

«БЕЛЛИНО-ФЕНДЕРИХ», товарищество чугунолитейного завода в Одессе.

Рубрика: [Экономическая история](#)

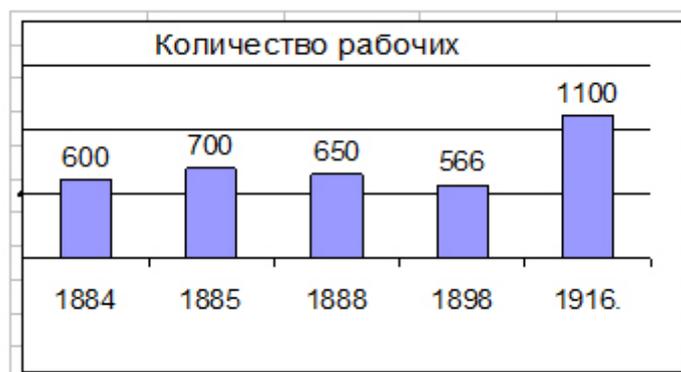


Таблица 2

«**БЕЛЛИНО-ФЕНДЕРИХ**» (Bellino Fenderich), товарищество чугунолитейного завода в Одессе. Создано в 1873 г. на базе завода, принадлежавшего основанному в 1810 г. одноименному торговому дому и производившего ремонт английских сельскохозяйственных орудий. Уставной капитал свыше 1 млн руб. Учредители: один из владельцев торгового дома, купец 1-й гильдии А. Беллино, вюртембергские подданные Э. Гегг и одесский купец Л. Коммерель (Kommerell).

В 1859 г. торговый дом «С. Фендерих и К^о» организовал торговлю иностранными земледельческими орудиями. В 1860-х гг. фирма под названием «Беллино-Фендерих» основала собственное производство земледельческих машин и орудий по английским образцам. С созданием Товарищества завод освоил так же выпуск паровых котлов и машин различных систем, вагонов для конно-железных дорог разных типов, пожарных инструментов, помп, насосов, оборудования для паровых мельниц, пивоваренных, сахарных и др. производств. С 1875 г. приступили к строительству паровых судов (катеров, пассажирских, речных и буксирных пароходов). В 1889 г. освоены ремонт портовых плавсредств и производство судового оборудования, что позволило постепенно сконцентрировать заказы всех одесских судовладельцев, кроме Российского общества пароходства и торговли (РОПИТ). С этого времени обслуживание флота и строительство судов стали основным направлением деятельности фирмы. В конце 1880-х гг. на заводе построены паровой эллинг, судостроительный и 2-й механический цехи. К этому времени на предприятии отремонтировано свыше 250 различных судов, построено 45 пароходов, произведено большое количество паровых котлов, машин и механизмов. Развивая каботажное судостроение, фирма способствовала развитию российской углепромышленности, обеспечивая доставку российского угля в Одессу и составляя конкуренцию английскому углю. К концу 1880-х гг. на заводе построен паровой эллинг для ремонта старых и строительство новых судов. Рассчитан на подъем судов длиной 60 м и осадкой без груза – 3 метра. Управление черноморских портов считало завод лучшим на всем побережье Черного и Азовского морей. В 1890–1891 гг. на верфи завода построены миноносцы № 252 и 253, вошедшие в состав Черноморского флота. К концу XIX в. завод стал самым крупным машиностроительным предприятием в Одессе (годовой оборот свыше 700 тыс. руб.), в начале XX в. – крупнейшим в Новороссии. В 1910 г. построен спасательный пароход «Черноморец» водоизмещением 1,1 тыс. т. К 1914 г. основной продукцией завода были пароходы, паровые машины и котлы, моторы, нефтяные насосы, вальцевые станки, которые сбывались в Одессе, Санкт-Петербурге, Севастополе, Екатеринославле, Киеве, Ташкенте.

Снижение годовой стоимости производства с 1887 г. объясняется увеличением таможенных пошлин на уголь и металл. (см. табл. 1).

Предприятие отличалось благоустройством и было рекомендовано для осмотра туристам. (см. табл. 2).

К 1914 г. в состав правления входили В.И. Пригниц (директор-распорядитель), А.Ф. Килиус и И.И. ван дер Гюхт. В 1917 г. завод секвестрирован, находился под особым управлением Министерства торговли и промышленности, в 1920 г. – под управлением Добровольного флота, в 1921 г. – в ведении Черномортрана (судоремонтная мастерская №1, затем станкостроительный завод им. В.И. Ленина). В

середине 1940-х гг. объединен с судоремонтным заводом №1 (бывший РОПИТ).

Автор: [Плесская Э.Г.](#)

Литература

Отчеты Одесского комитета торговли и мануфактур за [1885–1898] гг. Од., 1885–98; Фабрично-заводская и ремесленная промышленность Одесского градоначальства Херсонской губ. в 1898 г. Од., 1899; Южно-рус. альманах / Сост. Ю. Сандомирский. Од., 1902. В. 7; Фабрично-заводские предприятия Рос. империи. Пг., 1914; Плесская-Зебольд Э.Г. Одесские немцы. Од., 1999.